



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W GDAŃSKU**

RDOŚ-Gd-WOO.4200.1.2016.AJM.23
za dowodem doręczenia

		GDDKiA Oddział Gdańsk W P L Y N Ę Ę O																			
		DO	ZI	ZT	ZI	ZP	L. dz.										Przeł.				
A	C						6396										[Signature]				
		D1	D2	D3	2017-05-31															Główny	
A	C																			Osobiste	
		D4	D5	D6	D7	D8	11	12	13	14	Z1	Z2	Z3	Z4	Z5	Fax / mail					
A	C						X									Poczta					
		F1	F2	F3	Gdańsk, dnia 29 maja 2017 r.															[Signature]	
A	C																			01.07.16	

DECYZJA

Na podstawie art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. a tiret pierwsze w zw. z art. 71 ust. 2 pkt 1, art. 82 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jedn. Dz. U. z 2016 r. poz. 353 ze zm.), § 2 ust. 1 pkt 31 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tekst jedn. Dz. U. z 2016 r. poz. 71 ze zm.) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jedn. Dz. U. z 2016 r. poz. 23 ze zm.),

po rozpatrzeniu wniosku Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad znak O.GD.I-2.026.DŚ.86.2016.im z dnia 06.09.2016 r., reprezentowanej przez Pana Waldemara Chejmanowskiego, Zastępcę Dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.:

**„Budowa drugiej jezdni drogi ekspresowej S6 na Obwodnicy Słupsk”
tj. zadania 1 planowanego do wykonania w ramach budowy drogi ekspresowej S6
Słupsk – Gdańsk na odcinku Słupsk – Lębork**

biorąc pod uwagę zebrany w sprawie materiał dowodowy, w tym:

1. Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, opracowanie: Mosty Katowice (mgr inż. Bożena Szwentner, mgr Marek Papin, mgr inż. Joanna Libera, mgr inż. Sebastian Kubat, mgr Łukasz Małkowski, mgr inż. Jolanta Radecka), czerwiec 2016 (wpływ 06.09.2016 r.) wraz z uzupełnieniami z dnia 24.10.2016 r. (wpływ 27.10.2016 r.) oraz 22.12.2016 r. (wpływ 03.01.2017 r.);
2. Opinię Pomorskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Gdańsku znak ONS.9022.7.2.2017.AS.2 z dnia 24.02.2017 r. (wpływ 28.02.2017 r.)
3. Wyniki przeprowadzonego postępowania z udziałem społeczeństwa;

po przeprowadzeniu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko

orzekam:

- I. Określić dla przedsięwzięcia pn.

**„Budowa drugiej jezdni drogi ekspresowej S6 na Obwodnicy Słupsk”
tj. zadania 1 planowanego do wykonania w ramach budowy drogi ekspresowej S6
Słupsk – Gdańsk na odcinku Słupsk – Lębork**

realizowanego na działkach wyszczególnionych w charakterystyce przedsięwzięcia stanowiącej Załącznik nr 1 do niniejszej decyzji, następujące środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia:

1) Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na budowie drugiego etapu obwodnicy Słupska – budowie jezdni północnej na odcinkach międzywęzłowych istniejącej obwodnicy oraz poszerzenie jezdni południowej do szerokości 10,0 m.

12 czerwca 2007 r. została wydana decyzja znak ŚR-Z/JS/6670-6/7/06/07 o środowiskowych uwarunkowaniach na budowę obwodnicy Słupska w układzie docelowym tj. jako drogi dwujezdniowej. Ostatecznie drogę wykonano jako dwujezdniową na niektórych odcinkach, w rejonie węzłów. A z uwagi na upływ terminu ważności ww. decyzji dla realizacji dalszych odcinków drogi wymagane jest uzyskanie nowej decyzji. Zrealizowany odcinek obwodnicy ma długość 16,319 km. Planowana inwestycja dotyczy 9,510 km. Zakres opracowania obejmuje dobudowę drugiej jezdni istniejącej obwodnicy, podzielonej na odcinki w km (w nawiasach kilometrąz ciągły drogi istniejącej C):

- Odcinek 1 od km 0+000,00 (C: km 2+600) do km 2+340,00 (C: km 4+940);
- Odcinek 2 od km 0+000,00 (C: km 6+180) do km 4+970,00 (C: km 11+150);
- Odcinek 3 od km 0+000,00 (C: km 12+350) do km 2+200,00 (C: km 14+550).

Na początku i końcu każdego odcinka projektowana droga dowiązana będzie do istniejącego przekroju dwujezdniowego obwodnicy Słupska.

Projektowane obiekty inżynierskie w ciągu jezdni północnej:

- odcinek 2 - MS-01 km 0+783,00 (C: km 6+963),
 - WS-02 km 1+246,50 (C: km 7+426),
 - MS-03 km 3+824,56 (C: km 10+004,56),
- odcinek 3 - MS-04 km 1+163,50 (C: km 13+513,50).

W zakresie opracowania nie projektuje się żadnych przepustów ani hydrologicznych, ani ekologicznych. Część zaprojektowanych i istniejących obiektów pełni funkcje ekologiczne – przejść dla zwierząt:

a) przejścia dla dużych zwierząt

Odcinek 2: km 0+783 (C: km 6+963) – obiekt mostowy MS-1 nad rzeką Słupią;

b) przejścia dla małych zwierząt i płazów

Odcinek 1: km 0+685 (C: km 3+285);

Odcinek 2: km 0+405 (C: km 6+585);

Odcinek 3: km -0+205 do 0+955 (C: km 12+100 do km 13+350) – przepusty dla herpetofauny,

c) przejścia dla zwierząt średnich zespolone z drogą

Odcinek 2: km 2+531 (C: km 8+711,00);

Odcinek 2: km 3+824,56 (C: km 10+004,56) – obiekt mostowy MS-3;

Odcinek 3: km 1+163,50 (C: km 13+513,50) – obiekt mostowy MS-4;

Schemat odwodnienia drogi został zaprojektowany dla obu jezdni (północnej i południowej) w I etapie budowy Obwodnicy Słupska. Roboty ziemne na całej długości obwodnicy przygotowano pod drugi etap, czyli dobudowę jezdni północnej. W etapie I wykonano odwodnienie drogi wraz z budową zbiorników retencyjnych, urządzeń podczyszczających oraz zrzutem ścieków do naturalnych odbiorników. W etapie II

(niniejsze zadanie) przewiduje się przebudowę istniejącej kanalizacji deszczowej w celu poprawy skuteczności odwodnienia.

W km około 2+900 odcinka 2 (9+100 – kilometraż istniejącej obwodnicy) przewidziano w obu kierunkach miejsca obsługi podróżnych – MOP-y. Para MOP-ów pierwszego rodzaju stanowiąca funkcję wypoczynkową, wyposażona będzie w:

- miejsca postojowe dla: pojazdów osobowych, pojazdów dla osób niepełnosprawnych, pojazdów ciężarowych, autobusów,
- strefy wypoczynku,
- urządzenia sanitarne (toalety),
- oczyszczalnię,
- oświetlenie.

Przedsięwzięcie zlokalizowane będzie w gminach Kobylnica i Słupsk, obejmie niżej wymienione wsie i części miast:

- w gm. Kobylnica: Reblinko, Bolesławice, Widzino, Kobylnica, Łosino;
- w gm. Słupsk: Redencin, Krępa, Płaszewko, Kusowo, Redzikowo;

Szczegółowy wykaz nieruchomości, na których przedmiotowe przedsięwzięcie będzie zrealizowane, zawiera charakterystyka przedsięwzięcia, stanowiąca Załącznik nr 1 do niniejszej decyzji.

2) Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

Na etapie budowy:

1. Plac budowy i jego zaplecze oraz drogi technologiczne zorganizować z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni;
2. Zaplecze budowlane, bazę materiałowo – sprzętową, miejsca gromadzenia odpadów oraz miejsca deponowania mas ziemnych, lokalizować:
 - a) poza zbiornikami wodnymi oraz poza dolinami rzek, kanałów i cieków, w odległości min. 20 m od brzegu rzek i cieków;
 - b) poza lasami oraz poza miejscami występowania gatunków roślin, grzybów i zwierząt objętych ochroną gatunkową oraz siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010 r. (tekst jedn. Dz. U. z 2014 r., poz. 1713), przeznaczonych do zachowania;
 - c) w możliwej maksymalnej odległości od istniejących zabudowań mieszkalnych;
3. Zabezpieczyć środowisko gruntowo – wodne przed zanieczyszczeniem ściekami i odpadami, poprzez odpowiednie przygotowanie i organizację placu budowy, w tym:
 - a. organizację placów postojowych dla maszyn i środków transportu na uszczelnionych nawierzchniach;
 - b. wyposażenie zaplecza budowy w sorbenty substancji ropopochodnych;
 - c. właściwą organizację składów materiałów i parkingów dla pracowników;
 - d. wyposażenie placu budowy w przenośne sanitariaty dla pracowników i dbałość o ich systematyczne opróżnianie przez uprawnione podmioty;
4. Roboty budowlane prowadzić tak, aby w maksymalnym stopniu ochronić środowisko gruntowo - wodne przed zanieczyszczeniem, w tym:
 - a. utrzymywać porządek na terenie budowy i jej zaplecza;

- b. stosować maszyny i pojazdy sprawne technicznie;
 - c. nie dopuszczać do zanieczyszczenia wykopów szczególnie substancjami ropopochodnymi;
 - d. unikać rozlewów paliw podczas transportu, a ewentualne zanieczyszczenia gruntu substancjami ropopochodnymi likwidować poprzez zdjęcie zanieczyszczonej warstwy ziemi i jej wywóz poza teren budowy, do unieszkodliwiania;
 - e. wszelkie miejsca przeznaczone do magazynowania substancji podatnych na migrację wodną wyścielić materiałami izolacyjnymi;
 - f. wszelkie naprawy sprzętu, tankowanie maszyn i środków transportu prowadzić poza terenem realizacji inwestycji, na terenach do tego przeznaczonych;
 - g. zrzuty z odwodnienia placów lub wykopów budowlanych do cieków naturalnych wykonywać przez element pełniący funkcję osadnika;
5. Uciążliwość akustyczną, związaną z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia, minimalizować poprzez prowadzenie prac budowlanych w pobliżu zabudowań mieszkalnych wyłącznie w porze dziennej;
6. Prace budowlane prowadzić przy użyciu sprawnych urządzeń, o niskich poziomach emisji hałasu i emisji zanieczyszczeń do powietrza. Zadbać, aby urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie pracowały jednocześnie; wyeliminować pracę maszyn i urządzeń na tzw. biegu jałowym;
7. Ograniczyć w fazie budowy uciążliwości w postaci czasowego wzrostu zapylenia. W tym celu:
- a. ograniczać prędkość jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy;
 - b. przywożone i przewożone grunty, materiały budowlane zabezpieczyć przed pyleniem poprzez zapewnienie ich optymalnej wilgotności;
 - c. w okresach suszy teren zraszać wodą, a pyliste materiały sypkie zabezpieczać przed rozwiewaniem, np. poprzez przykrycie plandekami;
 - d. transport materiałów sypkich realizować wywrotkami wyposażonymi w opony ograniczające pylenie;
 - e. dla potrzeb transportowych wykorzystywać istniejącą sieć dróg publicznych, które w razie potrzeby zraszać wodą;
8. Na włączeniu placu budowy lub drogi technologicznej do drogi publicznej usytuować stanowisko do czyszczenia opon samochodów wyjeżdżających z budowy na drogę;
9. Roboty ziemne w projektowanym pasie drogowym poprzedzić usunięciem warstwy ziemi próchnicznej, gromadząc ją poza obszarem robót ziemnych i zapewnić możliwość jej ponownego wykorzystania do tworzenia warstwy urodzajnej po zakończeniu budowy lub możliwość wykorzystania przez inne podmioty;
10. W przypadku natrafienia w trakcie prac na obiekty archeologiczne poinformować o nich właściwe służby;
11. Po zakończeniu prac teren należy uporządkować;
12. Ustanowić nadzór ornitologiczny obejmujący m. in. sprawdzenie drzew przeznaczonych do wycinki w celu identyfikacji ewentualnych stanowisk lęgowych chronionych gatunków ptaków, założonych po zakończeniu inwentaryzacji. Koszenie terenów zielonych w obrębie pasa drogowego wykonywać nie wcześniej niż 15 lipca;
13. Prace budowlane wykonywać od wschodu do zachodu słońca, dzięki czemu przeloty nietoperzy w osi cieków nie będą utrudnione;
14. Przygotowanie terenu (tj. wycinkę drzew, krzewów, szuwarów, darni trawiastej) wykonywać w okresie od 16 października do końca lutego. Zajęcie terenu poza

wskazany okresie może odbyć się tylko pod bieżącym nadzorem przyrodniczym, na odcinkach o potwierdzonym (poprzez stosowną adnotację w dokumentacji budowy) przez nadzór przyrodniczy braku par lęgowych i na określonych przez nadzór warunkach;

15. Drzewa przeznaczone do zachowania znajdujące się w zasięgu oddziaływania inwestycji zabezpieczyć poprzez:
 - a) odeskowanie lub owinięcie pnia materiałami jutowymi, matami słomianymi, do wysokości nie mniej niż 150 cm. Dolna część desek powinna opierać się na podłożu, a nie na pniu czy przyporach korzeniowych. Oszalowanie deskowe opasać taśmą bądź drutem, deski powinny ściśle przylegać do pnia. Wykluczone jest przybijanie desek do pnia drzewa za pomocą gwoździ. Ewentualne obłamania gałęzi natychmiast przycinać i miejsca uszkodzone zabezpieczać środkami zapobiegającymi rozwojowi patogenów;
 - b) w razie konieczności korony drzew zabezpieczyć przez podwiązywanie gałęzi narażonych na uszkodzenie. Dopuszczalne jest wykonanie cięć redukcyjnych rozmiary korony przez specjalistę – arborystę zgodnie z normami obowiązującymi w chirurgii drzew;
19. Plac budowy od strony dolin rzek i siedlisk płazów tj. odcinki:

Odcinek 2: km 0+400 do 2+300 (C: 6+580 do 8+480) strona lewa;
Odcinek 2: km 0+350 do 1+200 (C: 6+530 do 7+380) strona prawa;
Odcinek 3: km 0+100 do 1+200 (C: 12+450 do 13+550) strona lewa;
Odcinek 3: km 0+900 do 1+300 (C: 13+250 do 13+650) strona prawa;

zabezpieczyć przed możliwością dostania się płazów, za pomocą tymczasowych wygradzeń;
20. Płotki ochronne i naprowadzające dla płazów, wykonać pod nadzorem przyrodniczym (herpetologicznym). Płotki ochronne wykonać w terminie od września do końca lutego. Płazy, które dostaną się na plac budowy wylapywać na bieżąco i przenosić na odpowiednie siedliska poza teren budowy. Skuteczność zastosowanych rozwiązań powinna być monitorowana na etapie budowy przez przyrodnika (herpetologa). Ogradzenia zlikwidować dopiero wtedy, kiedy zostaną wybudowane i odebrane stałe urządzenia ochrony zwierząt;
21. W celu zabezpieczenia zinwentaryzowanych w sąsiedztwie inwestycji siedlisk przyrodniczych z Załącznika I Dyrektyw Siedliskowej, na ich wysokości oraz dolin rzecznych znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie pasa drogi, na którym będą wykonywane prace budowlane, tj. na odcinkach:

Odcinek 2: km 0+400 do 1+000 (C: 6+580 do 7+180) strona lewa;
Odcinek 2: km 0+600 do 1+000 (C: 6+780 do 7+180) strona prawa;
Odcinek 2: km 1+350 do 2+050 (C: 7+530 do 8+230) strona lewa;
Odcinek 2: km 3+550 do 3+800 (C: 9+730 do 9+980) strona prawa;
Odcinek 2: km 3+700 do 3+950 (C: 9+880 do 10+130) strona lewa;
Odcinek 2: km 3+700 do 4+050 (C: 9+880 do 10+230) strona prawa;
Odcinek 2: km 4+250 do 4+350 (C: 10+430 do 10+530) strona prawa;
Odcinek 2: km 4+800 do 4+900 (C: 10+980 do 11+080) strona prawa;
Odcinek 3: km 0+100 do 0+200 (C: 12+450 do 12+550) strona prawa;
Odcinek 3: km 0+850 do 1+000 (C: 13+200 do 13+350) strona lewa;
Odcinek 3: km 1+050 do 1+400 (C: 13+400 do 13+750) strona lewa;
Odcinek 3: km 1+050 do 1+300 (C: 13+400 do 13+650) strona prawa;

wykonać tymczasowe wygradzenia placu budowy w celu zapobiegania penetrowania terenów sąsiednich przez osoby prowadzące prace budowlane;

22. Drogi dojazdowe do obsługi zaplecza budowy wytyczać w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych;
23. Przęsło obiektu mostowego przekraczającego wodę wykonać od góry z wykonanej już części budowanego obiektu inżynierskiego, przez nasuwanie konstrukcji stalowej ze stanowiska montażowego;
24. Zastosować siatki ochronne pod budowanym przęsłem obiektu mostowego.

Na etapie eksploatacji:

1. Prowadzić bieżącą kontrolę pracy oraz konserwację oczyszczalni ścieków zlokalizowanych na MOP-ach oraz regularnie usuwać osady z osadników wstępnych zgodnie z harmonogramem określonym dla danej oczyszczalni,
2. Wykaszanie roślin przy płotkach dokonywać poza okresem migracji płazów. Skoszoną masę zielną usuwać;
3. Prowadzić bieżącą konserwację systemów oczyszczania i odprowadzania ścieków opadowych w celu ochrony wód powierzchniowych przed zanieczyszczeniem;
4. Zapewnić szczelność płotków naprowadzających przy przejściach dla zwierząt w tym celu, przed każdym okresem wiosennych migracji płazów (tj. przed 1 marca), prowadzić raz w roku kontrolę i naprawę płotków.

3) Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym:

1. W celu zapewnienia dotrzymania standardów jakości środowiska na terenach wymagających ochrony przed hałasem, wykonać ekran akustyczny:

Ekran	Receptor	Strona	KM S6		KM odcinka		Wysokość [m]	Długość [m]
			od	do	od	do		
EK-3	R05-06	P	6+255	6+630	Odc. 2. 0+050	Odc. 2. 0+450	3	378

Ekran dobrać kolorystycznie do istniejących już ekranów akustycznych EK-1 i EK-2 dla lepszego wkomponowania w istniejący krajobraz;

2. Prace fundamentowe wykonywać technikami niewymagającymi odwadniania terenów sąsiednich (np. palowanie lub w ściankach szczelnych);
3. Do nowoprojektowanych siatek zastosować pojedyncze ogrodzenia o zmiennym rozstawie oczek. Wysokość minimalna siatki nad powierzchnią gruntu powinna wynosić 2,2 m na terenach otwartych i 2,4 m na terenach leśnych. Siatki powinny posiadać oczka o wymiarach: 2×15 cm w strefie do 50 cm; 5×15 cm w strefie do 105 cm; 15×15 cm w strefie do 220/240 cm; Dla zabezpieczenia gatunków kopiących, siatkę o oczkach 2×15 cm umieścić pod ziemią do głębokości 30 cm. Całkowita wysokość siatki w części nadziemnej i podziemnej to w zależności od odcinka 250/270 cm.
4. Przy siedliskach płazów tj. na odcinkach:
 - Odcinek 2: km 0+400 do 2+300 (C: 6+580 do 8+480) strona lewa;
 - Odcinek 2: km 0+350 do 1+200 (C: 6+530 do 7+380) strona prawa;
 - Odcinek 3: km 0+100 do 1+200 (C: 12+450 do 13+550) strona lewa;
 - Odcinek 3: km 0+900 do 1+300 (C: 13+250 do 13+650) strona prawa;
 wykonać płotki zabezpieczające o konstrukcji panelowej. Element ma mieć całkowitą wysokość wynoszącą 65 cm, przy czym: 50 cm stanowić ma część nadziemna, a 15 cm ma być osadzonych w gruncie. Górna krawędź płotka będzie kończyć się 10-cio

- cm przewieszka pochyloną w stronę przeciwną do drogi. Istniejące zabezpieczenia dla małych zwierząt wykonane z siatek dogęszczających wymienić na pełne wygradzenia panelowe z tworzyw sztucznych lub laminatu;
5. Na całej długości przedmiotowej drogi, po obu jej stronach utrzymać, ewentualnie skorygować lub uzupełnić (w dostosowaniu do rozwiązania aktualnego) istniejące ogrodzenia drogowe. Jeżeli ogrodzenia były uzupełnione o wygradzenia dla małych zwierząt i płazów utrzymać taki wzmocniony system zabezpieczeń. Jeżeli zabezpieczenia dla małych zwierząt były wykonane z siatek dogęszczających należy je wymienić na pełne wygradzenia panelowe z tworzyw sztucznych lub laminatu;
 6. Wykonać kontynuacje istniejących już przejść dla zwierząt na odcinkach:
 - a) przejścia dla dużych zwierząt:
Odcinek 2: km 0+783 (C: km 6+963) – obiekt mostowy MS-1 nad rzeką Słupią;
 - b) przejścia dla małych zwierząt i płazów:
Odcinek: 1 km 0+685 (C: km 3+285);
Odcinek: 2 km 0+405 (C: km 6+585);
Odcinek: 3 km -0+205 do 0+955 (C: km 12+100 do km 13+350) – przepusty dla herpetofauny,
 - c) przejścia dla zwierząt średnich zespolone z drogą:
Odcinek 2: km 2+531 (C: km 8+711,00);
Odcinek 2: km 3+824,56 (C: km 10+004,56) – obiekt mostowy MS-3;
Odcinek 3: km 1+163,50 (C: km 13+513,50) – obiekt mostowy MS-4;
 7. Zieleń w otoczeniu przejść dostosować do pełnienia funkcji naprowadzania zwierząt do przejścia, tzn. urządzić w formie pasów zwartej zieleni maskującej, złożonych z rzędów drzew i krzewów, zlokalizowanych wzdłuż stref brzegowych na dojeściach do przejścia. Należy też zaprojektować zieleń w formie luźno rozmieszczonych skupisk krzewów w centralnej części dojeścia. Zalecane jest też układanie karp i pni drzew w zewnętrznej części strefy dojeść. W strefie wewnętrznej, tuż przy wlotach do przejścia powinny przeważać formy trawiaste zieleni, ułatwiające dostęp do przejścia i zapewniające dobre oświetlenie wnętrza przejścia światłem naturalnym. W przypadku przejść dolnych zintegrowanych z ciekami wodnymi dopuszczalne jest zagospodarowanie brzegów roślinnością szuwarową, ziołoroślową lub łęgową;
 8. Zieleń naprowadzającą lub dogęszczającą, wykonać z rodzimych gatunków roślin dostosowaną do szaty roślinnej w sąsiedztwie;
 9. Ograniczyć sadzenie w pobliżu obiektów inżynierskich drzew i krzewów owocujących w tym: bzu czarnego, jarzębiny, róży pomarszczonej, ponieważ przyciągają stada ptaków żerujących na owocach, co zwiększa ryzyko kolizji z pojazdami;

4) Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych:

Planowane przedsięwzięcie nie spełnia kryteriów, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 10 października 2013 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (*Dz. U. z 2016r, poz. 138*). W przypadku wystąpienia poważnego wypadku drogowego obowiązuje postępowanie zgodne z zasadami ratownictwa zintegrowanego.

5) Wymogi w zakresie transgranicznego oddziaływania w odniesieniu do przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie dotyczące transgranicznego oddziaływania na środowisko:

W związku z rodzajem i lokalizacją przedsięwzięcia, wykluczona jest możliwość oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na obszary położone poza granicami Polski zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji. Tut. organ nie znajduje więc przesłanek do przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym.

II. Nałożyć na wnioskodawcę obowiązki: w zakresie wykonania analizy porealizacyjnej po upływie jednego roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawienie jej wyników w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

Analiza porealizacyjna winna obejmować ocenę skuteczności zastosowanych środków ochrony akustycznej terenów wymagających ochrony przed hałasem.

Na potrzeby analizy porealizacyjnej należy wykonać pomiary poziomu hałasu na terenach wymagających ochrony akustycznej, a zwłaszcza w punktach receptorowych:

- R02 – km S6: 3+400, km odcinka 1: 0+800, strona lewa,
- R04 – km S6: 3+740, km odcinka 1: 1+140, strona lewa,
- R05 – km S6: 6+320, km odcinka 2: 0+140, strona prawa.

Pomiary winny być wykonane zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zakresie. Analizę należy przedstawić Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gdańsku oraz Pomorskiemu Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Gdańsku.

III. Nie stwierdzać konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, o którym mowa w art. 135 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska

Przeprowadzona ocena oddziaływania na środowisko przed wydaniem niniejszej decyzji nie wykazała konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. Zaproponowane działania minimalizujące wpływ inwestycji na środowisko oraz środki łagodzące to oddziaływanie winny umożliwić dotrzymanie standardów jakości środowiska poza terenem, do którego zarządzający drogą posiada tytuł prawny. W przypadku, gdy analiza porealizacyjna wykaże, iż pomimo zastosowania zaprojektowanych środków łagodzących nie będą mogły być dotrzymane obowiązujące standardy jakości środowiska poza terenem obiektu, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

IV. Wskazać, iż z przeprowadzonej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko nie wynika konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania pozwolenia na realizację inwestycji drogowej

Tutejszy organ nie stwierdza potrzeby przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. Informacje zawarte w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko są wystarczające do określenia uwarunkowań do projektu budowlanego.

Powyższe nie wyklucza przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w przypadku:

- złożenia do organu właściwego do wydania decyzji (o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10, 14 i 18 ustawy ooś) wniosku podmiotu planującego podjęcie realizacji inwestycji;
- jeżeli organ właściwy do wydania ww. decyzji stwierdzi, że we wniosku o wydanie decyzji zostały dokonane zmiany w stosunku do wymagań określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

V. Uczynić charakterystykę przedsięwzięcia Załącznikiem nr 1 do niniejszej decyzji.

VI. Uczynić wykaz działek przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów Załącznikiem nr 2 do niniejszej decyzji.

UZASADNIENIE

W dniu 06.09.2016 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku wpłynął wniosek Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad znak O.GD.I-2.026.DŚ.86.2016.im z dnia 06.09.2016 r., reprezentowanej przez Pana Waldemara Chejmanowskiego, Zastępcę Dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa drugiej jezdni drogi ekspresowej S6 na Obwodnicy Słupska” tj. zadania 1 planowanego do wykonania w ramach budowy drogi ekspresowej S6 Słupsk – Gdańsk na odcinku Słupsk – Lębork.

Do wniosku załączono:

- w odpowiedniej liczbie egzemplarzy – Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko + CD,
- kserokopię poświadczoną przez właściwy organ kopi mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmującą obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
- mapę ewidencyjną obejmującą przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmującą obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie (z zaznaczonym terenem realizacji i oddziaływania inwestycji),
- kserokopie wypisów z ewidencji gruntów obejmujących przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujące obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
- zestawienie działek ewidencyjnych, na których realizowane będzie przedsięwzięcie oraz działek, na które oddziaływać będzie przedsięwzięcie,
- wykaz działek przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów.

Zgodnie z art. 74 ust. 1 pkt 5 ustawy OOŚ obowiązek przedłożenia wraz z wnioskiem o wydanie decyzji środowiskowej, wypisu i wyrysu z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nie dotyczy drogi publicznej.

W dniu 20.09.2016 r., w odpowiedzi na wezwanie tut. organu znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.1.2016.AJM.1, wniosek został uzupełniony formalnie o:

- poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmującej przewidywany obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie - zgodnie z art. 74 ust. 3 ww. ustawy ooś,
- wypisy z rejestru gruntów, obejmujące przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmujące obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie - zgodnie z art. 74 ust. 6 ww. ustawy ooś.

W dniu 28.09.2016 r. do tut. organu wpłynęło pismo Inwestora o wyłączeniu z zakresu przedsięwzięcia działki nr 212/7 obręb Widzino.

Z dniem 1 stycznia 2017 r. weszła w życie ustawa z dnia 9 października 2015 r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2015r, poz. 1936 ze zm.). Raport o oś przedmiotowego przedsięwzięcia wpłynął w dniu 06.09.2016 r., w związku z powyższym, mając na uwadze treść art. 6 ust. 2 ustawy zmieniającej w przedmiotowym postępowaniu zastosowanie mają przepisy sprzed dnia 01 stycznia 2017 r.

Wnioskodawca ubiega się o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla celów uzyskania decyzji wymienionej w art. 72 ust. 1 pkt 10 ustawy OOŚ, tj. decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej - wydawanej na podstawie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (tekst jedn. Dz. U. z 2015 r., poz. 2031).

Planowane przedsięwzięcie jako budowa drugiego etapu drogi ekspresowej S6 stanowiącej Obwodnicę Słupska kwalifikuje się zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 31 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko jako: „*autostrady i drogi ekspresowe*”, tym samym posiada status „*przedsięwzięcia mogącego zawsze znacząco oddziaływać na środowisko*”, dla którego wymagane jest przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko (obligatoryjne sporządzenie raportu) i uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Przepisy powyższego rozporządzenia wdrażają w zakresie swojej regulacji dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 85/337/EWG z dnia 27 czerwca 1985r. w sprawie oceny wpływu wywieranego przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko (Dz. U. UE. L. 85. 175. 40 ze zm.). Zgodnie z Dyrektywą planowane przedsięwzięcie będące przedmiotem niniejszej sprawy, zalicza się do przedsięwzięć wymienionych w załączniku I art. 4 ust. 1 pkt 7 lit. b, jest kwalifikowane jako: „*budowa autostrad i dróg szybkiego ruchu*”.

W związku z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. a tiret pierwsze ustawy OOŚ, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w przypadku dróg będących przedsięwzięciami mogącymi zawsze znacząco oddziaływać na środowisko jest regionalny dyrektor ochrony środowiska.

Ponieważ zgodnie z art. 6 ustawy OOŚ wymogu uzgodnienia lub opiniowania nie stosuje się, jeżeli organ prowadzący postępowanie jest jednocześnie organem uzgadniającym lub opiniującym, w niniejszej sprawie nie mają zastosowania przepisy dotyczące opiniowania i uzgadniania przez RDOŚ. W okolicznościach niniejszej sprawy organem właściwym w sprawie opiniowania jest Pomorski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Gdańsku.

Informację o złożonym wniosku o wydanie decyzji środowiskowej oraz wpływie raportu o oś zamieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych *Ekoport* (www.ekoport.pl), prowadzonym na podstawie art. 22 w/w ustawy OOŚ, pod numerami 841/2016 i 842/2016.

Ponieważ liczba stron w niniejszej sprawie przekracza 20, zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy OOŚ do doręczeń zastosowanie ma przepis art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego.

W toku postępowania tut. organ ustalił i zważył, co następuje:

O złożeniu wniosku i wszczęciu postępowania strony zostały powiadomione pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.1.2016.AJM.2. z dnia 26.09.2016 r. oraz obwieszczeniem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.1.2016.AJM.3. z dnia 26.09.2016 r. Obwieszczenie zamieszczone zostało na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Słupsk, Urzędu Gminy Słupsk, Urzędu Gminy Kobylnica a także na stronie internetowej RDOŚ: <http://www.gdansk.rdos.gov.pl> oraz na tablicy ogłoszeń w siedzibie tut. urzędu.

W myśl art. 62 ustawy OOS w procesie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko określa się, analizuje oraz ocenia bezpośredni i pośredni wpływ danego przedsięwzięcia na: a) środowisko oraz zdrowie i warunki życia ludzi; b) dobra materialne; c) zabytki; d) wzajemne oddziaływanie między ww. elementami. Z powyższych względów przeprowadzona w niniejszej sprawie ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i obszary Natura 2000, odwołuje się do ww. czynników w sposób łączny, opierając wnioski tej oceny o metodę zintegrowanego podejścia. Wynikami dla powyższej oceny, przyjmującymi postać uwarunkowań realizacji przedsięwzięcia są: określenie możliwości oraz sposobów zapobiegania i zmniejszania negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz określenie wymaganego zakresu monitoringu.

Stosownie do definicji zawartej w art. 3 ust.1 pkt 8 ustawy OOS, ocena taka obejmuje w szczególności: 1) weryfikację raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko; 2) uzyskanie wymaganych ustawą opinii i uzgodnień; 3) zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu. Czynności powyższe stanowią główne determinanty postępowania dowodowego w niniejszej sprawie.

W wyniku weryfikacji przedłożonego raportu oos, pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.1.2016.AJM.6 z dnia 11.10.2016 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska wezwał Inwestora do uzupełnienia treści raportu oos. W dniu 27.10.2016 r. złożono odpowiedź na powyższe wezwanie.

Działając na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 2 oraz art. 78 ust. 1 ustawy OOS tut. organ pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.1.2016.AJM.8 z dnia 28.10.2016 r. zwrócił się do Pomorskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Gdańsku o opinię w sprawie uzgodnienia warunków realizacji planowanego przedsięwzięcia. O w/w wystąpieniu strony zostały powiadomione obwieszczeniem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.1.2016.AJM.9 z dnia 28.10.2016 r. Obwieszczenie zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej (www.gdansk.rdos.gov.pl) tut. organu oraz na tablicach ogłoszeń organów, w których wywieszono zawiadomienie o wszczęciu postępowania.

W dniu 22.12.2016 r. Pomorski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny pismem znak ONS.9022.7.10.2016.AS z dnia 21.12.2016 r. uzgodnił warunki realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Zgodnie z art. 79 ustawy OOS przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach organ właściwy do jej wydania zapewnia możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, w ramach którego przeprowadzana jest ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

W dniu 28.10.2016 r. tut. organ podał do publicznej wiadomości, w formie obwieszczenia znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.1.2016.AJM.11 informacje określone w art. 33 ustawy OOS, w szczególności o możliwości składania uwag i wniosków, wskazując miejsce i 21 dniowy termin ich składania (okres od dnia 09.11.2016 r. do 30.11.2016 r. włącznie). Obwieszczenie zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej (www.gdansk.rdos.gov.pl)

tut. organu oraz na tablicach ogłoszeń organów, w których wywieszono zawiadomienie o wszczęciu postępowania.

W wyznaczonym okresie do tut. organu nie wpłynęły żadne uwagi ani wnioski.

Pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.1.2016.AJM.13 z dnia 13.12.2016 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska wezwał do złożenia wyjaśnień informacji zawartych w raporcie oddziaływania na środowisko. W dniu 03.01.2017 r. do tut. organu wpłynęła odpowiedź na wezwanie.

W wyniku przedłożonych wyjaśnień oraz uzupełnienia informacji znajdujących się w raporcie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, tut. organ pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.1.2016.AJM.15 z dnia 17.02.2017 r. ponownie zwrócił się do Pomorskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Gdańsku o opinię w sprawie uzgodnienia warunków realizacji planowanego przedsięwzięcia. O w/w wystąpieniu strony zostały powiadomione obwieszczeniem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.1.2016.AJM.16 z dnia 17.02.2017 r. Obwieszczenie zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej (www.gdansk.rdos.gov.pl) tut. organu oraz na tablicach ogłoszeń organów, w których wywieszono zawiadomienie o wszczęciu postępowania oraz Sołectwach: Kobylnica, Widzino, Łosino.

W dniu 28.02.2017 r. Pomorski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny pismem znak ONS.9022.7.2.2017.AS z dnia 24.02.2017 r. uzgodnił warunki realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

W konsekwencji powyższego tut. organ, ponownie podał do publicznej wiadomości, w formie obwieszczenia datowanego dnia 17.02.2017 r., informacje określone w art. 33 ustawy OOS, w szczególności informację o możliwości składania uwag i wniosków, wskazując miejsce i 21-dniowy termin ich składania. Obwieszczenie zamieszczone zostało na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej (www.gdansk.rdos.gov.pl) tut. organu oraz na tablicach ogłoszeń organów, w których wywieszono zawiadomienie o wszczęciu postępowania oraz Sołectwach: Kobylnica, Widzino, Łosino.

W wyznaczonym okresie do tut. organu nie wpłynęły żadne uwagi ani wnioski.

Analizując całość przedłożonej dokumentacji tut. organ uznał, że Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko odpowiada pod względem struktury treści art. 66 ustawy OOS, a jego ustalenia, przy uwzględnieniu przedstawionych wyjaśnień, są spójne, logiczne i przekonujące. Ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz obszary Natura 2000 została oparta o ustalenia faktyczne i poglądy naukowo-badawcze zawarte w przedstawionym przez Wnioskodawcę raporcie o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

Dokonując oceny całokształtu zebranych w niniejszej sprawie dowodów Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku podzielił także w całości ustalenia i ocenę przedstawioną w opinii organu współdziałającego.

Dla przedmiotowego przedsięwzięcia rozważano następujące warianty realizacji:

- wariant bezinwestycyjny polegający na braku realizacji planowanego przedsięwzięcia (budowy drugiej, północnej jezdni);
- wariant inwestycyjny, polegający na budowie drugiej jezdni;
- wariant inwestycyjny, alternatywny, dla części analizowanych w ramach koncepcji rozwiązań.

Wariant bezinwestycyjny

Wariant bezinwestycyjny odpowiada drodze w stanie istniejącym. Na przedmiotowym odcinku droga ekspresowa stanowiąca obwodnicę Słupska została wybudowana, w etapie I, jako droga dwujezdniowa w okolicy węzłów drogowych oraz jako jednojezdniowa na odcinkach między węzłowych. W pierwszym, zrealizowanym etapie inwestycji wybudowano jezdnię południową drogi ekspresowej o nawierzchni bitumicznej z zatokami awaryjnymi. Szerokość istniejącej, dwupasowej jezdni wynosi około 9,0 m (2x3,75 + 2x0,75). Na drugim odcinku pomiędzy węzłami Kobylnica i Głobino istniejąca jezdnia drogi ekspresowej posiada dodatkowy pas ruchu w kierunku Gdańska oraz pasy włączeń i wyłączeń na niezagospodarowany MOP. Roboty ziemne na całej długości obwodnicy przygotowano pod drugi etap, czyli dobudowę jezdni północnej.

Droga ekspresowa będąca południową obwodnicą miasta Słupsk łączy się z następującymi drogami poprzez dwupoziomowe węzły drogowe:

- węzeł Reblinko (typ WA) w gminie Kobylnica łączący drogę S6 z ul. Słuską,
- węzeł Kobylnica (typ WB) w gminie Kobylnica łączący drogę S6 z ul. Główną (DK21 relacji Słupsk - Miastko),
- węzeł Głobino (typ WB) w mieście Słupsku łączący drogę S6 z ul. Bohaterów Westerplatte (DW210 relacji Słupsk - Unichowo),
- węzeł Redzikowo (typ WB) w gminie Słupsk łączący drogę S6 z ul. Gdańską oraz SSSE Redzikowo.

W granicach istniejącego pasa drogowego znajduje się rezerwa terenu pod brakującą jezdnię na odcinkach międzywęzłowych. Rezerwowy teren ma ukształtowaną niweletę, obiekty na drogach poprzecznych posiadają światła obejmujące drogę w docelowym, dwujezdniowym przekroju, a rezerwa utrzymywana jest w zagospodarowaniu trawiastym.

Wariant inwestycyjny preferowany

Wariant inwestycyjny obejmuje wykonanie drugiego etapu przedsięwzięcia, czyli uzupełnienie przekroju drogowego na odcinkach międzywęzłowych o brakującą, północną jezdnię. Budowę drogi ekspresowej podzielono na trzy odrębne odcinki. Na początku i końcu każdego odcinka istniejąca jezdnia dowiązana będzie do istniejącego przekroju dwujezdniowego obwodnicy Słupska. W ramach prac projektowych wykonuje się północną jezdnię trasy S6 oraz poszerzenie jezdni południowej do szerokości 10,0 m.

Charakter zadania wyklucza możliwość wariantowania rozwiązań drogowych. Położenie jezdni, niweleta, promienie łuków, rodzaj nawierzchni są zdeterminowane zarezerwowanym pasem drogowym, rozwiązaniami wykonanych już węzłów i jezdni istniejącej. W nawiązaniu do kolejnych zadań drogi S6 na odcinku Słupsk – Lębork zwariantowano rodzaj nawierzchni drogowej. W wariantcie preferowanym przyjęto nawierzchnię podatną, asfaltobetonową.

Również obiekty inżynierskie projektowane dla jezdni północnej zostały dostosowane pod względem konstrukcji, wymiarów i architektury do obiektów istniejących na jezdni południowej. Warianty konstrukcyjne przeanalizowano tylko dla obiektu WS-02. Warianty nie różnią się cechami użytkowymi. W wariantcie preferowanym przyjęto obiekt w wariantcie II: żelbetowa rama otwarta.

W ramach analizy akustycznej, przeanalizowano nie tylko samą potrzebę budowy ekranów, ale także różne ich rozwiązania konstrukcyjne. W wariantcie preferowanym przyjęto ekrany o klasycznej konstrukcji panelowej.

Wariant zostanie wykonany w granicach istniejącego pasa drogowego, gdzie znajduje się rezerwa terenu pod brakującą jezdnię.

Wariant inwestycyjny alternatywny

Biorąc pod uwagę specyfikę przedsięwzięcia wariantowanie nie może dotyczyć geometrii trasy, a tylko elementów jej konstrukcji. W tej sytuacji wzięto pod uwagę warianty drogi w konstrukcji nawierzchni sztywnej i podatnej. W przypadku nawierzchni z betonu asfaltowego możliwe jest zwiększenie współczynnika odbłasku do 14 mcd/m²*lx poprzez zastosowanie w mieszance SMA zamiast kruszywa bazaltowego kruszyw GABRO. Zmiana powoduje jednak wzrost ceny użytego kruszywa o 12 - 20%. Pod uwagę wzięto również rozwiązania przyjęte na istniejącej, południowej jezdni. Jezdnia południowa wykonana jest w technologii podatnej, asfaltowej. Z tego względu dla zachowania spójności rozwiązań i parametrów użytkowych jako wariant preferowany wskazuje się nawierzchnię podatną. Wariant z nawierzchnią sztywną staje się tym samym dla niego alternatywą. Oprócz typu nawierzchni wariantowano również konstrukcję jednego z obiektów inżynierskich.

Wariant obiektu WS-02

Wariant I: belki prefabrykowane typu "Kujan" NG,
jednoprzęsłowy swobodnie podparty; rozpiętość przęsła 11,5 m

Wariant II: żelbetowa rama otwarta,
jednoprzęsłowa rama otwarta o rozpiętości 11,5 m

Funkcjonalność i koszty budowy w obu wariantach są zbliżone. Z uwagi na względy utrzymaniowe do realizacji wskazuje się, jako preferowany, wariant II: żelbetowa rama otwarta. Wariant I staje się tym samym dla niego alternatywą.

Na etapie projektowania przeanalizowano możliwość wykorzystania różnych typów zabezpieczeń akustycznych, w szczególności ekranów panelowych, wałów ziemnych, cichych nawierzchni, rozwiązań organizacyjnych.

Ciche nawierzchnie nie są wystarczająco trwałe dla zakładanych obciążeń drogi ekspresowej. Ponadto wymagają szczególnych prac utrzymaniowych, trudnych do wykonania w ciągu dróg klasy A lub S, względnie utrudniających ruch na takich drogach. Z tego typu nawierzchni w przypadku drogi ekspresowej S6 zrezygnowano.

Wały ziemne sprawdzają się w płaskim terenie lub przy drogach prowadzonych w wykopie. W przypadku dróg prowadzonych na nasypach wały ziemne musiałyby je jeszcze przewyższać. Wykonanie wałów ziemnych zwiększa zapotrzebowanie przedsięwzięcia na kruszywa budowlane i glebę dla ich biologicznego zagospodarowania. Zapewnienie stabilności budowli wymaga zajęcia terenu tym większego im wyższy wał jest potrzebny. Zajęcie terenu mogłoby w szczególnych przypadkach skutkować likwidacją (wykupy, wyburzenia) obiektów, których ochronie miały pierwotnie służyć. Podnosi to koszty ekonomiczne i społeczne tej koncepcji ochrony akustycznej.

Dodatkowo brano pod uwagę ograniczenie prędkości, jednak ze względu na charakter i cel istnienia przedmiotowej drogi ekspresowej, ograniczanie prędkości negatywnie wpłynie na jej funkcjonalność. W wariantcie preferowanym przyjęto ekrany o klasycznej konstrukcji panelowej. Wariant z cichą nawierzchnią oraz wały ziemne są wariantami alternatywnymi.

Z zebranego w niniejszej sprawie materiału dowodowego na okoliczność rodzaju i zasięgu oddziaływania na środowisko, w tym zdrowie ludzi oraz obszary Natura 2000, któremu tu. organ dał wiarę, wynika przede wszystkim, że oddziaływanie budowy drugiej jezdni drogi ekspresowej S6 na Obwodnicy Słupska będzie następujące:

Oddziaływanie na wody powierzchniowe i podziemne oraz na cele środowiskowe zawarte w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza

Budowa drogi ekspresowej w drugim etapie stanowi potencjalne źródło niekorzystnego oddziaływania na środowisko wodne – zanieczyszczenie wód powierzchniowych oraz stosunki wodne. Najbliższe bezpośredniej ingerencji w wody płynące będą prace związane z wykonaniem obiektów na przekraczanych ciekach. Rzeka Kamieniec już na etapie I została przekroczona obiektem obejmującym obie docelowe jezdnie i nie wymaga dalszych prac inżynierskich w jej dolinie lub korycie. Prac inżynierskich wymagało będzie przekroczenie następujących cieków:

- rzeka Słupia – na Odcinku 2 w km 0+783,00 (6+963) – most drogowy MS-01;
- rzeka Głaźna (dopływ) – na Odcinku 2 w km 3+824,56 (10+004) – most drogowy MS-03;
- rzeka Głaźna (dopływ) – na Odcinku 3 w km 1+163,50 (13+513,50) – most drogowy MS-04.

Przedsięwzięcie jakim jest budowa drugiej jezdni stanowi drugi etap realizacji obwodnicy, która w fazie etapu pierwszego już istnieje w środowisku. Zabezpieczenie wód i dolin będzie polegało na:

- zakazie lokalizacji zapleczy technicznych i socjalnych budowy w pobliżu cieków;
- zabezpieczeniu terenów przyległych do pasa drogowego przed przypadkową i niepożądaną penetracją przez pracowników budowy;
- wykonywaniu prac fundamentowych technikami niewymagającymi odwadniania terenów sąsiednich (np. palowanie lub w ściankach szczelnych);
- wykonywanie obiektów bez zakłócenia przepływu w ciekach;
- odwadnianie terenu budowy w kierunku istniejącej kanalizacji deszczowej drogi.

Projektowane obiekty mostowe nie ingerują w koryta przekraczanych cieków ani przyczółkiem, ani podporą. Zaplecze budowy będzie utworzone lokalnie, a służyć będzie głównie jako punkt zarządzania budową, zaplecze socjalne pracowników, miejsce postojowe maszyn i pojazdów. Prawidłowa obsługa pojazdów, maszyn i zaplecza socjalnego nie będzie stanowiła zagrożenia dla środowiska gruntowo-wodnego. Zagrożenie takie może pojawić się tylko w sytuacjach awaryjnych i w przypadku nieprzestrzegania podstawowych zasad korzystania z maszyn lub urządzeń.

Przedsięwzięcie koliduje z rzekami, dlatego też treścią niniejszej decyzji zobowiązano Inwestora do lokalizowania zaplecza budowy z dala od dolin cieków. Miejscem szczególnie predestynowanym do lokalizacji zaplecza budowy są niezagospodarowane obecnie powierzchnie MOP-ów. Uciążliwość realizacji etapu drugiego będzie ograniczona faktem, że budowa będzie prowadzona w zasięgu funkcjonalnego systemu odwodnienia pełnego pasa drogowego. Wody będą przez ten system przechwytywane, a przed zrzuceniem do środowiska będą podczyszczane.

W celu zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniem, w trakcie budowy powinien być wykorzystywany sprawny technicznie sprzęt i środki transportu. Obsługa sprzętu w zakresie uzupełniania paliwa, uzupełniania płynów eksploatacyjnych, serwisowania powinna odbywać się w miejscach i w sposób zapewniający bezpieczeństwo środowiska, zgodnie z warunkami określonymi w niniejszej decyzji.

Schemat odwodnienia drogi został zaprojektowany dla obu jezdni (północnej i południowej) w I etapie budowy Obwodnicy Słupska. Roboty ziemne na całej długości obwodnicy przygotowano pod drugi etap, czyli dobudowę jezdni północnej. W etapie I wykonano odwodnienie drogi wraz z budową zbiorników retencyjnych, urządzeń podczyszczających oraz zrzutem ścieków do naturalnych odbiorników.

Na pierwszym etapie realizacji obwodnicy, na podstawie ustalonych w drodze obliczeń przepływów dla poszczególnych zlewni zostały dobrane urządzenia do oczyszczania wód deszczowych: osadniki piasku i separatory substancji ropopochodnych. Dla zlewni w których zaprojektowano zbiorniki retencyjne dobrano tylko separatory substancji ropopochodnych, które zlokalizowano pomiędzy zbiornikami, a wylotami. Zbiorniki retencyjne w takich układach pełnią funkcje osadnika piasku.

Skuteczność działania dobranych urządzeń gwarantują parametry podczyszczonych wód opadowych wprowadzane do odbiornika na nieprzekraczalnym poziomie: węglowodory ropopochodne – 15 mg/dm³; zawiesina ogólna – 100 mg/dm³.

Urządzenia do oczyszczania wód deszczowych wyposażone są w obejścia hydrauliczne wewnętrzne, stanowiące bypass w stosunku do głównego przepływu. W etapie II (niniejsze zadanie) przewiduje się przebudowę istniejącej kanalizacji deszczowej w celu poprawy skuteczności odwodnienia (m.in. poprzez zaprojektowanie dodatkowych wpustów deszczowych). Nie projektuje się nowych zbiorników retencyjnych ani urządzeń podczyszczających.

Ścieki bytowo-gospodarcze z toalet zlokalizowanych na MOP-ach oraz punktu zrzutu ścieków z autokarów odprowadzane będą do projektowanych biologicznych oczyszczalni ścieków. Przewidywana ilość ścieków planowanych do oczyszczenia w oczyszczalni wynosi 10 m³/dobę. Przewiduje się oczyszczanie metodą zatopionych złóż biologicznych przedmuchiwanym sprężonym powietrzem. Dopływające do oczyszczalni ścieki w pierwszej kolejności wpływają do osadnika wstępnego (I stopień oczyszczania mechanicznego), gdzie następuje oddzielenie zawiesin łatwo opadających w procesie sedymentacji. Gromadzone na dnie zbiornika osady ulegają mineralizacji w wyniku zachodzącego procesu fermentacji. Podczyszczone wstępnie ścieki wpływają do reaktora biologicznego z utwierdzoną biomasa, gdzie zachodzą procesy tlenowego rozkładu biochemicznego zanieczyszczeń organicznych przy udziale mikroorganizmów zasiedlających zatopione złoża. Konieczny do prowadzenia tych procesów tlen, dostarczany jest za pośrednictwem dyfuzorów umieszczonych na dnie bioreaktora. W celu wyrównania nierówności w ilości dopływających ścieków, jak również w celu zmniejszenia stężenia ścieków dopływających do reaktora, w określonych odstępach czasu załącza się recyrkulacja ścieków, która za pośrednictwem podnośnika powietrznego zawraca część ścieków z reaktora biologicznego do osadnika wstępnego. Wypływające z bioreaktora ścieki zawierają kawałki nadmiernej biomasy oderwanej od złóż biologicznych. Ostateczne oddzielenie następuje w komorze klarowania. Oddzielone od osadu wtórnego ścieki oczyszczone wypływają z oczyszczalni odprowadzane do gruntu, natomiast osad zawracany jest do osadnika wstępnego.

Oczyszczalnia działa samodzielnie. Nadzór i kontrola ma na celu wykrycie nieprawidłowej pracy oczyszczalni, uszkodzenia lub zużycia poszczególnych elementów lub urządzeń, wykrycie i bieżące zgłoszenie ewentualnej awarii a także ochronę przed dewastacją przez osoby postronne. Najważniejszym i podstawowym zabiegiem eksploatacyjnym jest dbałość o regularne usuwanie osadów z osadnika wstępnego, zgodnie z harmonogramem określonym dla danej oczyszczalni oraz przeglądy i konserwacje dmuchaw (zgodnie z wytycznymi producenta). Bieżącą kontrolę pracy oczyszczalni należy prowadzić ok. 2 razy/tydzień. Kontrola sprowadza się do odczytania danych z panelu sterującego w celu sprawdzenia prawidłowej pracy oczyszczalni oraz wizji poszczególnych komór. Okresowo powinna być przeprowadzona kontrola efektywności pracy oczyszczalni i konserwacja urządzeń wg. wymagań producenta oraz przeglądy serwisowe wykonywane przez firmę serwisową. Zalecana częstotliwość przeglądów serwisowych dla oczyszczalni wynosi 2-4 razy/rok.

Zaprojektowana oczyszczalnia winna spełniać wymagania Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 18 listopada w sprawie warunków jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U z 2014 r., poz. 1800).

Analizowany odcinek obwodnicy Słupska przecina ciekł tj. Kamieniec (Kamienna) oraz rzekę Słupia i Głaźna, zaliczone do JCWP:

- Kamieniec PLRW20001747292,
- Słupia od wypływu ze zb. Krzynia do Kamieńca PLRW20001947291,
- Głaźna PLRW20001747289.

Przedmiotowy teren, znajduje się w zasięgu JCWPd 11, którego stan ilościowy i jakościowy określono jako dobry. Dobry stan wód podziemnych oznacza stan osiągnięty przez część wód podziemnych, jeżeli zarówno jej stan ilościowy jak i chemiczny jest określany jako co najmniej „dobry”.

Planowane przedsięwzięcie, a w szczególności odprowadzanie wód opadowych i roztopowych do środowiska nie będzie wywierać wpływu na stan ilościowy (zbiorniki retencyjne) i jakościowy (urządzenia podczyszczające o skuteczności potwierdzonej wynikami badań) wód powierzchniowych i podziemnych występujących w rejonie przedsięwzięcia.

Oddziaływanie na warunki arosanitarne

Prace budowlane związane z budową nowej jezdni wiążą się z powstawaniem zanieczyszczeń emitowanych do powietrza atmosferycznego. W trakcie robót budowlanych emisja zanieczyszczeń ma charakter tymczasowy i lokalny – zmienia się w zależności od miejsca wykonywania prac budowlanych i fazy realizacji zadania, znika wraz z zakończeniem prac.

Podczas budowy nowej jezdni będzie miała miejsce emisja niezorganizowana: gazów wylotowych z silników spalinowych maszyn drogowych i środków transportu; pyłu podczas wykonywania prac ziemnych, z odsłoniętych powierzchni gruntu i w wyniku ruchu pojazdów po nieutwardzonych nawierzchniach; węglowodorów w czasie układania i utwardzania nawierzchni bitumicznych.

Wielkość emisji każdego typu zależy głównie od skali przedsięwzięcia. W przypadku dróg jest rozciągnięta zarówno w przestrzeni jak i w czasie.

Sprawne maszyny, środki transportu i dobra organizacja przewozu materiałów minimalizuje wpływ emisji na środowisko. Podczas prac ziemnych może wystąpić również zjawisko pylenia. Emisja pyłu jest uzależniona od:

- warunków meteorologicznych (susza, silny wiatr);
- powierzchni odsłoniętego terenu (zdolnego do pylenia);
- rzeźby terenu;

Zasięg oddziaływania pylenia ogranicza się do najbliższego otoczenia. Jego czas będzie ograniczony, a uciążliwość przejściowa. W zwykłych, dominujących warunkach meteorologicznych, uciążliwość pylenia nie jest znacząca.

Sprzęt budowlany, maszyny i środki transportu powinny być sprawne technicznie. Sprawność sprzętu powinna być potwierdzona aktualnymi badaniami technicznymi. Ograniczenie emisji zanieczyszczeń z maszyn, środków transportu i przewozów polega na wykorzystywaniu nowoczesnego i sprawnego technicznie sprzętu oraz na wykonywaniu przewozów kruszyw i bitumitów pod przykryciem (pod plandeką).

Ograniczone są możliwości redukcji pylenia z odsłoniętego z roślin terenu. W skrajnych przypadkach, w rejonach zabudowanych, przy pogodzie suchej i wietrznej, należy okresowo zraszać odsłonięte tereny wodą.

W raporcie o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko wykonano obliczenia w zakresie wielkości emisji zanieczyszczeń do powietrza. Żadne z analizowanych zanieczyszczeń (pył PM-10, dwutlenek siarki, tlenki azotu jako NO₂, tlenek węgla, amoniak, benzen, ołów, węglowodory aromatyczne, węglowodory alifatyczne, pył PM 2,5) nie wykazuje stężeń wyższych niż dopuszczalne. Analiza rozprzestrzeniania wykazała, że podwyższone stężenia nie będą się pojawiały poza pasem drogowym. Tym samym wartość dopuszczalna żadnego z zanieczyszczeń nie została osiągnięta lub przekroczona.

Oddziaływanie na klimat akustyczny

Hałas, który będzie powstawał podczas prac budowlanych, będzie związany z pracą maszyn: ciężkiego sprzętu (spychacze, ładowarki, dźwigi, kafary itp.), ruchem pojazdów ciężarowych oraz w szczególnych przypadkach z samym procesem budowy (rozładunek kruszyw lub elementów stalowych, montaż konstrukcji stalowych). Na wielkość uciążliwości akustycznej będzie mieć wpływ czas realizacji procesu inwestycyjnego i jednoczesność pracy wielu maszyn i urządzeń. Wpływ na tempo prac mogą mieć czynniki ekonomiczne. Najbardziej uciążliwa pod względem akustycznym będzie praca ciężkiego sprzętu budowlanego i operacje montażu wykonywane na elementach stalowych. Poziom hałasu emitowany do środowiska będzie charakteryzował się dużą dynamiką zmian i będzie oddziaływaniem tymczasowym, przejściowym. Wszystko to powodowało będzie wystąpienie okresowego dyskomfortu akustycznego dla mieszkańców posesji leżących w pobliżu budowanego odcinka drogowego. Zabudowanych odcinków drogi nie jest dużo i nie są one rozległe. Biorąc pod uwagę lokalizację inwestycji, dominujące zagospodarowanie terenu, przewidywany zakres i czas trwania prac budowlanych można stwierdzić, iż zmiany klimatu akustycznego powodowanego hałasem emitowanym przez maszyny i urządzenia wykonujące prace budowlane nie wpłynie w sposób znaczący na zdrowie ludzi oraz klimat akustyczny terenów przyległych. Lokalizacja źródeł dźwięku będzie zmienna w czasie budowy. Powierzchnia narażonych (chronionych) terenów i liczba narażonych osób będzie niewielka.

Nie ma praktycznie możliwości stosowania zabezpieczeń akustycznych w fazie budowy. Jedyna możliwość ograniczania emisji hałasu w czasie budowy polega na stosowaniu nowoczesnych maszyn o niskiej emisji hałasu do środowiska. Jeśli technologia i harmonogram budowy na to pozwalają, należy unikać równoczesnej pracy urządzeń o najwyższych mocach akustycznych. Możliwość ograniczenia uciążliwości hałasu opiera się głównie na ograniczeniu czasu prac do pory dziennej. W pobliżu zabudowań mieszkalnych uciążliwe akustycznie prace należy wykonywać tylko w porze dziennej (między godziną 6.00 a 22.00). Za odcinki wskazane do takiego zaostrzonego rygoru należy uznać odcinki, na których projekt przewiduje wykonanie nowego ekranu akustycznego. W celu zminimalizowania uciążliwości akustycznych towarzyszących realizacji przedsięwzięcia niniejszą decyzją zobowiązano Inwestora do lokalizowania zaplecza technicznego i socjalnego budowy, na terenach oddalonych od zabudowy mieszkalnej, optymalnie w powiązaniu z istniejącymi terenami produkcji lub usług. Drogi technologiczne w miarę możliwości lokalizować w pasie drogowym przedmiotowej drogi. Dojazd do dróg technologicznych zapewniać istniejącymi drogami, jeśli jest taka możliwość – poza granicami zabudowy mieszkalnej. Nie przewiduje się narażenia na drgania lub wibracje obiektów poza wyznaczonym pasem drogowym.

Tereny wokół trasy to głównie tereny pól uprawnych i lasów, ale także tereny chronione:

- a) zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, na granicy których powinny być zachowane warunki:
 - pora dzienna: 61 dB;
 - pora nocna: 56 dB;
- b) tereny zabudowy mieszkaniowo-usługowej, zagrodowej, na granicy których powinny być zachowane warunki:
 - pora dzienna: 65 dB;
 - pora nocna: 56 dB;

zgodne z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 roku w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (tekst jednolity: Dz. U. z 2014 r., poz. 112).

Analizę akustyczną wykonano dla roku 2020 i 2035. W obliczeniach hałasu zastosowano zasadę poruszania się pojazdów z prędkościami dopuszczalnymi dla samochodów osobowych oraz ciężarowych. Założenia prędkości wynikają z zastosowania zasady ostrożności związanej z prędkościami uzyskiwanymi przez pojazdy w warunkach rzeczywistych. Charakterystyka pojazdów ciężarowych wykazuje zwiększone emisje hałasu przy prędkościach mniejszych, dlatego też do obliczeń przyjęto podział prędkości dopuszczalnych osobno dla samochodów osobowych oraz ciężarowych.

W czasie obliczeń hałasu zaobserwowano możliwość przekroczeń hałasu na budynkach zlokalizowanych powyżej drogi. Obliczenia akustyczne w punktach receptorowych zlokalizowanych na 4 m wykazywały brak przekroczeń dla zabudowań mieszkalnych. Jednak ze względu na model terenu oraz charakterystykę rozchodzenia się fal akustycznych przeprowadzono dodatkowo obliczenia akustyczne z uwzględnieniem pięter budynków z dużym zagęszczeniem punktów receptorowych (dla zabudowy w najbliższej odległości od inwestycji). Przeprowadzenie w ten sposób obliczeń pozwoliło na uwzględnienie w modelu obliczeniowym niebezpieczeństwa przekroczeń wyższych kondygnacji. Zjawisko to jest związane z „kulistym” rozchodzeniem się dźwięku od źródła liniowego. Z przedstawionego rastru poziomego z programu obliczeniowego wynika iż izofona zlokalizowana na 4 m nie dociera do budynku mieszkalnego na podanej wysokości. Nie mniej jednak na kolejnej kondygnacji występują już przekroczenia od strony drogi (przekroczenia na poziomie 0,5 dB mieszczą się w granicach błędu obliczeniowego wynoszącego 3 dB). Rozkład izofon uwzględnia model terenu stanu istniejącego oraz projektowanego.

Przy obliczaniu klimatu akustycznego dla terenów podlegających ochronie wzięto również pod uwagę rzeczywiste wysokości budynków występujących w sąsiedztwie drogi.

Mapa hałasu drogowego obliczona została z wykorzystaniem oprogramowania Cadna A po wprowadzeniu zestawu danych i parametrów ruchu oddzielnie dla wskaźników dla pory dnia i pory nocy. Obliczenia wykonane zostały w siatce rastrowej o wielkości 10 m x 10 m na wysokości względnej h=4 m.

Zestawienie projektowanych ekranów oraz ekranów istniejących

ANALIZA AKUSTYCZNA										
Ekran	Receptor	Strona	KM S6		KM odcinka		Wysokość [m]	Długość [m]	Przekroczenie***	
			od	do	od	do			Dzień	noc
EK-1**	R02	L	3+323	3+452	Odc. 1. 0+720	Odc. 1. 0+875	5	36,9	Ekran istniejący	
							4,5	30,75		
							4	30,75		
							3,5	30,75		
EK-2**	R04	L	3+590	3+805	Odc. 1. 0+985	Odc. 1. 1+200	4	215,25	Ekran istniejący	

EK-3	R05-06	P	6+255	6+630	Odc. 2. 0+050	Odc. 2. 0+450	3	378	4,4 dB	3,3 dB
------	--------	---	-------	-------	------------------	------------------	---	-----	--------	--------

** ekran istniejący, *** maksymalne przekroczenia na budynkach bez zastosowania ekranu

Ekran EK-1 jest ekranem istniejącym, zaprojektowanym na etapie poprzedniej decyzji środowiskowej (dla istniejącej jezdni).

Ekran EK-2 jest ekranem istniejącym, zaprojektowanym na etapie poprzedniej decyzji środowiskowej (dla istniejącej jezdni). Ekran EK-2 jest ekranem pochłaniającym [panele dźwiękochłonne S-M/J2].

Ekran EK-3 projektowany po prawej stronie rozbudowywanej obwodnicy, a więc po stronie istniejącej jezdni, gdzie znajdują się dwa budynki podlegające ochronie akustycznej. Budynki zlokalizowane są na terenach chronionych akustycznie. Ekran należy dobrać kolorystycznie do istniejących już ekranów akustycznych EK-1 i EK-2 dla lepszego wkomponowania w istniejący krajobraz.

Dla zweryfikowania rzeczywistego oddziaływania akustycznego planowanego przedsięwzięcia i oceny skuteczności zastosowanych środków ochrony akustycznej, nałożono na Inwestora obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, która w razie konieczności umożliwi ewentualne zaprojektowanie i wykonanie dodatkowych zabezpieczeń akustycznych zapewniających dotrzymanie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Oddziaływanie na powierzchnię ziemi i podłoże gruntowe

Budowa drugiej jezdni odbędzie się w granicach istniejącego, wcześniej zarezerwowanego w pełnym wymiarze pasa drogowego obwodnicy. Rezerwa terenu utrzymywana jest w formie trawnika. Nie są przewidywane żadne wycinki drzew lub krzewów w pasie drogowym. Nie przewiduje się wyburzeń.

Oddziaływanie na klimat

Przewidywane zmiany klimatu wskazuje na to, że:

- nastąpi ocieplenie, wyrażone wzrostem średniej temperatury dobowej oraz zmniejszeniem liczby dni chłodnych;
- zmniejszy się okres zalegania pokrywy śnieżnej na gruncie;
- zwiększą się opady, wyrażone zarówno wzrostem maksymalnego opadu dobowego oraz liczbą dni z opadami ekstremalnymi;
- wskazane parametry klimatu będą się charakteryzowały dużą zmiennością w odniesieniu do wartości ekstremalnych.

Transport drogowy jest ze względu na przestrzenny charakter szczególnie wrażliwy na zmieniające się zjawiska klimatyczne. Silne wiatry powodujące m.in. tarasowanie dróg, zniszczenia infrastruktury drogowej i pojazdów mogą w przyszłych latach się nasilać. Analogicznie zmiany będzie można zaobserwować w przypadku gwałtownych opadów zarówno deszczu, jak i śniegu, których występowanie zaburza płynność transportu. Problemy związane z nasilającym się występowaniem wysokich temperatur również oddziałują negatywnie zarówno na pojazdy jak i na elementy infrastruktury drogowej. Szczególnie uciążliwe są dla nich długotrwałe upały. W związku z częstym występowaniem temperatur bliskich zeru w porze zimowej nasilać się będzie występowanie mgły, która poprzez ograniczenie widoczności wpłynie negatywnie na transport drogowy, a wielokrotne przechodzenie poprzez punkt 0°C przy braku pokrywy śnieżnej powoduje szybką degradację stanu nawierzchni.

Zjawiska w kategorii „mróz”, którą oceniano jako mającą obecnie istotny wpływ na poprawność funkcjonowania sektora transportu we wszystkich rozpatrywanych jego elementach (infrastruktura transportowa, urządzenia transportowe i komfort socjalny) zmniejszy swoje negatywne oddziaływanie. Zdecydowanie mniej będzie dni chłodnych i tych o bardzo niskich temperaturach, i tych decydujących o zagrożeniach wynikających z negatywnego oddziaływania mrozu (np. tzw. przejść przez zero). Jednak niepewność wyniku oraz wieloletnia praktyka wskazują na konieczność zachowania ostrożności i nie zmieniania zasad budowania wobec przedstawianych optymistycznych perspektyw złagodnienia klimatu w okresie jesienno-zimowym.

Zatem w zakresie przygotowania do zmian klimatu odnośnie kategorii – „mróz” i „śnieg” nie ma potrzeby wprowadzania działań adaptacyjnych.

Zmiany dotyczące kategorii „upał” wskazują na ocieplenie klimatu, ale wrażliwość sektora na oddziaływanie tej kategorii, w zależności od rodzaju transportu i jego elementów, oceniono w skali wrażliwości na 1÷2 (warunki utrudniające ÷ ograniczające funkcjonowanie sektora). Z tego względu uznano, że działania adaptacyjne w tym obszarze mają mniejsze znaczenie i w perspektywie 2070 r. można je pominąć, zachowując jednak dbałość o monitoring konstrukcji wrażliwych na wzrost temperatury oraz o bieżącą kontrolę warunków pracy i podróży (komfort socjalny).

W odniesieniu do kategorii – „mgła” nie uzyskano informacji pozwalających na prognozowanie działań adaptacyjnych, ale kategoria ta ma wpływ na funkcjonowanie sektora transportu w zakresie działań krótkoterminowych.

Największe i najważniejsze prognozowane zmiany klimatu dotyczą dwóch kategorii „deszcz” i „wiatr”. Działania dostosowawcze sektora transportu do oczekiwanych zmian klimatu powinny przede wszystkim zabezpieczyć infrastrukturę drogową przed zagrożeniami wynikającym ze wzrostu częstotliwości intensywnych opadów ulewnych. W tym względzie szczególna uwaga musi być skierowana na zapewnienie światła mostów i przepusty. Minimalne światło mostu i przepustu musi zapewniać swobodę maksymalnego przepływu rocznego bez spowodowania nadmiernego spiętrzenia wody w cieku – wywołującego dodatkowe zagrożenia i nieuzasadnione ekonomicznie szkody – oraz bez spowodowania nadmiernych rozmyć koryta cieku, z uwzględnieniem potrzeb ochrony środowiska.

Drugim problemem związanym z silnymi opadami jest zabezpieczenie powierzchni transportowych przed zalewaniem i szybkie odprowadzanie wody do odbiornika. Deszcze nawalne powodują zatopienia dróg, przeciążenie układów odwadniających, przepustów i mostów na mniejszych ciekach. Istotą takich zjawisk jest ich gwałtowność, bardzo duża intensywność, ale na ogół niewielki zasięg. Ponieważ obciążają one obiekty „małe” w kategoriach ważności, a więc projektowane na niezbyt małe prawdopodobieństwa występowania zjawisk hydrologicznych, bardzo często pociągają za sobą zniszczenia i straty. Zagrożają one w skali kraju ogromnej liczbie obiektów, ale tylko z niewielkim prawdopodobieństwem zagrożenia konkretnego obiektu, a więc ich przewymiarowanie nie ma uzasadnienia ekonomicznego.

Ze względu na rodzaj, skalę i wielkość przedsięwzięcia można wykluczyć istotny wpływ na kształtowanie i zmiany klimatu w jego otoczeniu. Jedyne trwałe zmiany związane z realizacją inwestycji będą dotyczyć wpływu inwestycji na temperaturę bezpośrednio nad nawierzchnią i warunków przewietrzania wzdłuż drogi. Należy jednak podkreślić, że będą to zmiany nieznaczące i o niewielkim zasięgu wystąpienia, mające charakter lokalnych zmian warunków meteorologicznych (pogodowych) aniżeli zmian klimatu.

W bezpośrednim sąsiedztwie drogi wystąpi również zjawisko emisji do powietrza substancji gazowych i pyłowych, związanej z ruchem pojazdów. Nie zmieni to jednak całkowitej emisji tych zanieczyszczeń w skali rejonu. Niezależnie od powyższego należy podkreślić, że obliczenia dotyczące emisji i imisji zanieczyszczeń powietrza wykazały brak przekroczeń dopuszczalnych wielkości w rejonie przedmiotowego przedsięwzięcia.

Oddziaływanie na środowisko przyrodnicze

Inwestycja położona jest częściowo w obszarze Natura 2000 Dolina Słupi PLH220052. Inwestycja przecina ten obszar na odcinku 2 km od 0+360 do 1+020 km.

Zgodnie z SDF dla obszaru Natura 2000 Dolina Słupi przedmiotami ochrony są: 3150 - starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami ze związków *Nympheion* i *Potamion*, 3110- Jeziora lobeliowe, 3140- Twardowodne oligo- i mezotroficzne zbiorniki z podwodnymi łąkami ramienic (*Charetea.*), 3160- Naturalne, dystroficzne zbiorniki wodne, 3260- nizinne i podgórskie rzeki ze zbiorowiskami włosieniczników, 6120 - Ciepłolubne, śródlądowe murawy napiaskowe (*Koelerion glaucae*) 6430 - ziołorośla górskie *Adenostylion alliariae* i ziołorośla nadrzeczne *Convolvuletalia sepium*, 6510 - niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie *Arrhenatherion elatioris*, 7110 - Torfowiska wysokie z roślinnością torfotwórczą (żywe), 7120 - Torfowiska wysokie zdegradowane, lecz zdolne do naturalnej i stymulowanej regeneracji, 7140 - Torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z *Scheuchzerio-Caricetea*), 7150 - Obniżenia na podłożu torfowym z roślinnością ze związku *Rhynchosporion*, 7230 - Górskie i nizinne torfowiska zasadowe o charakterze młak, turzycowisk i mechowisk, 9110- Kwaśne buczyny (*Luzulo-Fagetum*), 9130- Żyzne buczyny (*Dentario glandulosae Fagenion*, *Galio odorati-Fagenion*), 9160- Grąd subatlantycki (*Stellario-Carpinetum*), 9170- Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*), 9190 - Kwaśne dąbrowy (*Quercion robori-petraeae*), 91D0- Bory i lasy bagienne (*Vaccinio uliginosi Betuletum pubescentis*, *Vaccinio uliginosi Pinetum*, *Pino mugo-Sphagnetum*, *Sphagno girgensohnii-Piceetum*) i brzożowo-sosnowe bagienne lasy borealne, *91E0 żyzne buczyny (*Dentario glandulosae-Fagenion*, *Galio odorati-Fagenion*) oraz łągi wierzbowe, topolowe, olszowe, jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe. Spośród gatunków zwierząt przedmiotami ochrony są populacje: poczwarówek *Vertigo angustior* i *V. moulinsiana*, skójki gruboskorupowej *Unio crassus*, czerwończyka nieparka *Lycaena dispar*, zalotki większej *Leucorrhinia pectoralis*, trzepli zielonej *Ophiogomphus cecilia*, minoga rzeczno-głaznej *Lampetra fluviatilis* i minoga strumieniowego *L. planeri*, głowacza białopłetwego *Cottus gobio*, kozy *Cobitis taenia*, różanki *Rhodeus amarus*, łososia *Salmo salar*, kumaka nizinnej *Bombina orientalis*, traszki grzebieniastej *Triturus cristatus*, wydry *Lutra lutra* i bobra *Castor fiber*.

Na terenie objętym wnioskiem przeprowadzono inwentaryzację przyrodniczą. Na badanym terenie stwierdzono obecność płatów 7 siedlisk Natura 2000. Z czego zinwentaryzowano cztery płaty grodu subatlantyckiego *Stellario – Carpinetum*, zaliczone do siedliska 9160. Płat **9160_1** (0,52 ha) Odcinek 2: km 0+975 (C: km 7+155) położony jest na terenie obszaru Natura 2000 Dolina Słupi, na zboczach ograniczającym dolinę rzeki. Jest to częściowo izolowana enklawa leśna. Płat **9160_2** (0,22 ha) Odcinek 3: km 1+300 (C: km 13+650) stanowi fragment śródpolnej enklawy leśnej, ciągnącej się wąskim pasem na skarpie, oddzielającej łąki w dolinie Głażnej od terenów użytkowanych rolniczo. Płat **9160_3** (0,47 ha) Węzeł Redzikowo – Odcinek 3: km 2+450 (C: km 14+800), podobnie jak powyżej opisany 9160_2, stanowi element wąskiego pasa zbiorowisk leśnych zajmujących stok pomiędzy doliną Głażnej a terenami zajęтыми przez uprawy. Płat **9160_4** (0,26 ha) Odcinek 2: km 3+800 (C: km 9+980) znajduje się bezpośrednio przy drodze gruntowej

Kusowo – Słupsk, po jej zachodniej stronie. Stanowi niewielką enklawę leśną, która zachowała się dzięki niedostępności terenu (głęboko wcięty wąwóz).

Na badanym terenie znajduje się jeden płat kwaśnej buczyny *Luzulo – Fagetum* (9110_1) o powierzchni 2,3 ha Odcinek 2: km 1+800 (C: km 7+980). Zbiorowisko jest umiarkowanie zdegenerowane. W drzewostanie, poza bukiem zwyczajnym *Fagus sylvatica*, występuje także sosna zwyczajna *Pinus sylvestris* oraz świerk pospolity *Picea abies*. Podszyt, tworzony przez młode osobniki buka, cechuje się niewielkim zwarciem. W słabo wykształconej warstwie runa występują m. in. śmiełek pogięty *Deschampsia flexuosa*, kosmatka owłosiona *Luzula pilosa*, siódmaczek leśny *Trientalis europaea*, turzycza pigułkowata *Carex pilulifera*, cienistka trójkatna *Gymnocarpium dryopteris*.

Na obszarze objętym inwentaryzacją znajduje się sześć płatów zbiorowisk leśnych zaliczonych do siedliska *91E0: Płat *91E0-1 (3,52 ha) zlokalizowany jest w dolinie Głaźnej, około 450 m na W od drogi gruntowej Kusowo – Słupsk Odcinek 2: km 3+400 (C: km 9+580). Płat *91E0-2 (0,79 ha) znajduje się około 130 m na E od płatu *91E0-1 Odcinek 2: km 3+650 (C: km 3+830). Jest to niewielka enklawa źródłiskowej postaci łągu olszowo-jesionowego, zasilanego przez wody pochodzące z wysięków. Płat *91E0-3 (2,5 ha) znajduje się około 180 m na S od miejsca przecięcia rzeki Głaźnej przez trasę S6 Odcinek 3 km 1+500 (km 13+850). Stanowiący fragment większej enklawy leśnej płat łągu jesionowo-olszowego jest dość silnie przesuszony. Płat *91E0-4 (źródłiskowa postać *Fraxino – Alnetum*; 0,55 ha) zlokalizowany jest na W skrzydle doliny Głaźnej, w odległości około 230 m od koryta rzeki Odcinek 3: km 0+900 (C: km 13+250). Zasilany jest przez wody wysiękowe spływające do rozlewiska Głaźnej. Płat *91E0-5 (1,1 ha) znajduje się w głębokiej niecce terenu w dolinie Głaźnej, około 650 m na W od węzła drogowego w Redzikowie Odcinek 3: km 2+150 (C: km 14+500). Płat jest bardzo dobrze uwodniony. Zasilany jest częściowo przez wody Głaźnej, a częściowo przez wysięki, znajdujące się u podstawy mineralnych stoków. Płat *91E0-6 zajmuje niewielką powierzchnię (0,2 ha) pomiędzy starorzeczem Słupi a płatem grądu subatlantyckiego 9160_1 Odcinek 2: km 1+000 (C: km 7+180). Zasilany jest przez wody źródłiskowe wypływające u nasady stoku mineralnego. Na inwentaryzowanym terenie siedlisko reprezentowane jest przez dwa płaty zespołu pomorskiego lasu bukowo – dębowego *Fago – Quercetum*.

Płat 9190-1 (5,72 ha) położony jest około 100 m na E od drogi asfaltowej łączącej Krępę Słupską i Słupsk Odcinek 2: km 1+550 (C: km 7+730). Płat 9190-2 (1,1 ha) zlokalizowany jest na południowej krawędzi doliny Głaźnej, na granicy kompleksu leśnego oraz pól uprawnych, około 500 m na W od węzła drogowego w Redzikowie Odcinek 3: km 2+150 (C: km 14+500).

Płat 6510-1 (0,55 ha) położony jest po zachodniej stronie doliny Słupi, pomiędzy korytem rzeki a starorzeczem, w odległości około 130 m od przecięcia Słupi z trasą S6 Odcinek 2: km 0+925 (C: km 7+105). Fitocenoza ma charakter łąki rajgrasowej z dominacją kłosówki wełnistej *Holcus lanatus*.

Starorzecza 3150_1 (0,15 ha) i 3150_2 (0,13 ha) położone są we wschodnim skrzydle doliny Słupi oba Odcinek 2: km 0+950 (C: km 7+130). Starorzecze 3150_3 (0,22 ha) znajduje się w zachodniej części doliny Słupi Odcinek 2: km 0+600 (C: km 6+780). Starorzecze 3150_4 (0,89 ha) znajduje się w zachodniej części doliny Słupi Odcinek 2: km 0+400 (C: km 6+580).

Należy zaznaczyć, iż przedsięwzięcie obejmuje realizację drugiego etapu obwodnicy słupska, czyli budowę jezdni północnej na odcinkach międzywęzłowych. Budowa drugiej jezdni odbędzie się w granicach istniejącego, wcześniej zarezerwowanego w pełnym wymiarze pasa drogowego obwodnicy. Realizacja objętego wnioskiem odcinka znajduje się na terenie już przekształconym. W związku z czym inwestycja zrealizowana będzie poza

zinwentaryzowanymi w sąsiedztwie płatami 7 siedlisk przyrodniczych będących przedmiotem ochrony w ww. obszarze Natura 2000. W raporcie ooś wskazano, że w celu zabezpieczenia na etapie prac budowlanych, zinwentaryzowanych w sąsiedztwie inwestycji siedlisk przyrodniczych z Załącznika I Dyrektyw Siedliskowej, na wysokości ww. chronionych siedlisk przyrodniczych i dolin rzecznych znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie pasa drogi na którym będą wykonywane prace budowlane, zaleca się na odcinkach: Odcinek 2: km 0+400 do 1+000 (C: 6+580 do 7+180) strona lewa; Odcinek 2: km 0+600 do 1+000 (C: 6+780 do 7+180) strona prawa; Odcinek 2: km 1+350 do 2+050 (C: 7+530 do 8+230) strona lewa; Odcinek 2: km 3+550 do 3+800 (C: 9+730 do 9+980) strona prawa; Odcinek 2: km 3+700 do 3+950 (C: 9+880 do 10+130) strona lewa; Odcinek 2: km 3+700 do 4+050 (C: 9+880 do 10+230) strona prawa; Odcinek 2: km 4+250 do 4+350 (C: 10+430 do 10+530) strona prawa; Odcinek 2: km 4+800 do 4+900 (C: 10+980 do 11+080) strona prawa; Odcinek 3: km 0+100 do 0+200 (C: 12+450 do 12+550) strona prawa; Odcinek 3: km 0+850 do 1+000 (C: 13+200 do 13+350) strona lewa; Odcinek 3: km 1+050 do 1+400 (C: 13+400 do 13+750) strona lewa; Odcinek 3: km 1+050 do 1+300 (C: 13+400 do 13+650) strona prawa; wykonanie tymczasowych wygradzeń placu budowy w celu zapobiegania penetrowania terenów sąsiednich przez osoby prowadzące prace budowlane. Powyższe znalazło odzwierciedlenie w warunkach nałożonych na Inwestora treścią niniejszej decyzji.

Z przedstawionej dokumentacji wynika, że planowana inwestycja na odcinku budowy mostu nad rzeką Słupią (od przecięcia z drogą S6 do mostu w Słupsku na wysokości ul. Rybackiej 4) przechodzi przez siedlisko 3260 - Nizinne i podgórskie rzeki ze zbiorowiskami włosieniczników (*Ranunculion fluitantis*) będące przedmiotem ochrony w obszarze Natura 2000 Dolina Słupi PLH220052.

Z raportu ooś wynika, że na inwentaryzowanym odcinku, znajdującym się w całości w granicach obszaru Natura 2000 Dolina Słupi, stwierdzono występowanie 72 punktowych stanowisk włosieniczników. Duże zagęszczenie miejsc występowania gatunków z rodzaju *Batrachium* pozwala stwierdzić, że badany odcinek rzeki (około 4,3 km) stanowi w całości siedlisko 3260. Stan ochrony siedliska 3260 w 2015 r. określono jako niezadawalający (U1). Wynika on przede wszystkim z parametrów koryta rzeczno i sąsiedztwa zabudowy miejskiej. Roślinność wodna inwentaryzowanego odcinka wykazuje wiele cech charakterystycznych dla rzek włosienicznikowych; jednocześnie występują tu gatunki związane z wodami żyznymi. Populacja włosieniczników na badanym odcinku Słupi wydają się być stabilna i aktualnie nie zagrożona. Drugie miejsce przejścia inwestycji przez ww siedlisko to budowa mostu nad rzeką Głaźną. Na inwentaryzowanym odcinku (od przecięcia z drogą S6 do ujścia Głaźnej do Słupi) stwierdzono 69 punktowych stanowisk włosieniczników; miejscami gatunki z rodzaju *Batrachium* tworzą większe agregacje, występując w dużym zwarciu na kilkudziesięciometrowych odcinkach. Największe zagęszczenie stanowisk znajduje się pomiędzy mostem w Głobinie a przepustem pod drogą gruntową Kusowo – Słupsk; na odcinku tym, mającym długość około 780 m, zachowana jest ciągłość siedliska 3260. Stan ochrony siedliska 3260 w 2015 r. określono jako niezadawalający (U1). Wynika on przede wszystkim z umiarkowanego stanu ekologicznego rzeki, dość dużego udziału moczarki kanadyjskiej i elementów dawnej regulacji ciek (głównie pozostałości płotków faszynowych umacniających brzeg). Roślinność wodna inwentaryzowanego odcinka wykazuje wiele cech charakterystycznych dla rzek włosienicznikowych; jednocześnie występują tu gatunki związane z wodami żyznymi oraz typowe dla wąskich cieków – przede wszystkim korzeniące się w dnie gatunki szuwarowe z klasy *Phragmitetea*. Populacje włosieniczników na badanym odcinku Głaźnej są liczne, wydają się być stabilne i aktualnie nie zagrożone. Z uwagi na ochronę ww siedliska przyrodniczego wprowadzono warunek, aby przęsto obiektu mostowego przekraczającego

wodę wykonać od góry z wykonanej już części budowanego obiektu inżynierskiego, przez nasuwanie konstrukcji stalowej ze stanowiska montażowego. Technologia nasuwania konstrukcji nie wymaga kontaktu z poziomem gruntu lub wody. Urządzenia i maszyny związane z wysuwem nie będą pracować z gruntu.

Dodatkowo w raporcie oś podkreślono, że wszystkie przekraczane cieki zostały przygotowane i zabezpieczone na I Etapie realizacji obwodnicy Słupska. Koryta cieków pod obiektami posiadają istniejące umocnienia zapewniające ich trwałość. Na tym etapie realizacji inwestycji nie będzie dodatkowych prac w korytach cieków w tym ich umocnień. W dokumentacji wskazano również, iż planowana inwestycja nie będzie wiązała się ze znaczną wycinką zieleni. Rezerwa terenu pod północną jezdnię utrzymywana jest w stanie bezdrzewnym, trawiastym. Planowana wycinka dotyczyć będzie tylko krzewów i zadrzewień, występujących w dolinach cieków, w których będą budowane obiekty dla drugiej jezdni. Będą to zmiany o niewielkiej skali i niskiej uciążliwości dla środowiska. Należy podkreślić, iż zasadnicza zmiana w zakresie drzewostanu istniejącego nastąpiła na etapie budowy I etapu obwodnicy, gdzie dokonano wycinki drzew wolnostojących, krzewów i drzew na terenach leśnych. Drzewa, które kolidowały z pasem drogowym lub uzbrojeniem terenu zostały wycięte. Projekt dla etapu II przedsięwzięcia zakłada usunięcie z terenu opracowania nielicznych drzew i krzewów, które kolidują z pracami budowlanymi. Powierzchnia krzewów do usunięcia – 1485 m²; powierzchnia zadrzewienia do usunięcia – 1950 m². Będą to zmiany o niewielkiej skali i niskiej uciążliwości dla środowiska. Rośliny przeznaczone do wycinki, to podrost olszy, wierzby, żarnowca i derenia, który zdążył się już odnowić w rejonie rowów, od czasu ukończenia prac z pierwszego etapu budowy. Są to młode rośliny wysokości 2-3 m nie stanowiące jeszcze wartościowego siedliska. Wycinka tego podrostu nie wiąże się z ograniczeniami chronionych siedlisk przyrodniczych, siedlisk zwierząt, grzybów i roślin chronionych.

Z przedstawionej dokumentacji wynika, że na przełomie września i października przeprowadzono odłowy kontrolne ichtiofauny na wybranych stanowiskach w dopływach Słupi, tj. w Kamieńcu i Głaźnej, w celu określenia występujących gatunków ryb i minogów oraz oceny ich liczebności. Odłowy przeprowadzono na odcinkach rzek położonych poniżej planowanej inwestycji zarówno w bezpośrednim sąsiedztwie jak i w dalszym biegu. Na podstawie aktualnych oraz wcześniejszych danych (Dębowski i in. 2013) w rzekach w obrębie analizowanego obszaru łącznie stwierdzono występowanie 20 gatunków ryb i minogów, w tym troci w obu formach, tj. wędrownej – *Salmo trutta trutta* oraz stacjonarnej – pstrąga potokowego – *Salmo trutta fario*. Wśród nich, za najcenniejsze należy uznać gatunki wędrowne i litofilne oraz chronione. W obrębie analizowanych odcinków rzek nie stwierdzono obecności minoga rzeczego. Jednak minóg ten wstępuje do Słupi na tarło, a jego tarliska zlokalizowano poniżej obszaru badań, w obrębie Słupska. Tarliska wędrownych i litofilnych gatunków ryb i minogów zlokalizowano w rzekach Głaźna i Kamieniec. W Słupi w granicach badanego obszaru takich miejsc nie stwierdzono. W Głaźnej potencjalne tarliska były rozproszone i występowały punktowo na całej długości rzeki (odcinki po ok. 100-200 m). W Kamieńcu potencjalne miejsca tarła występowały na zwartym, długim (ponad 1 km) odcinku na wysokości Kobylnicy. W Głaźnej i Kamieńcu stwierdzono liczne występowanie narybku ryb łososiowatych *Salmo trutta*, tj. troci wędrownej i/lub pstrąga potokowego oraz obecność larw minoga strumieniowego. W Słupi narybek troci/pstrąga był nieliczny, jednak potwierdzono wpływ dorosłych troci wędrownych na tarliska położone w wyższych częściach dorzecza (migrujące pojedyncze tarlaki odłowiono podczas badań w 2015 r. oraz podczas wcześniejszych prac – Dębowski i in. 2013).

Na żadnej z rzek nie obserwowano tarła minoga rzeczno *Lampetra fluviatilis*, ani nie uzyskano informacji o występowaniu tego gatunku w obrębie analizowanego obszaru. W badanych rzekach stwierdzono także występowanie innych gatunków ryb, w tym chronionych i zagrożonych, takich jak: głowacz białopłetwy, różanka oraz lipień. Z gatunków reofilnych występowały też: strzebla potokowa, jelec i kleń. Niemniej jednak należy stwierdzić, iż roboty przy budowie mostu nie będą prowadzone w wodzie jedynie z istniejącego mostu w związku z czym wykluczyć można oddziaływanie w trakcie budowy mostu na ichtiofaunę ww. rzeki. Dodatkowo wskazano aby, zastosować siatki ochronne pod budowanym przęsłem. Co ważne jak wskazano wyżej wszystkie przekraczane ciekły zostały przygotowane i zabezpieczone na I Etapie realizacji obwodnicy (jednojezdniowej) Koryta cieków pod obiektami posiadają istniejące umocnienia zapewniające ich trwałość. Na etapie rozbudowy obwodnicy nie przewiduje się dodatkowych prac w korytach cieków, w tym ich umocnień. Dodatkowo w celu ochrony rzek a tym samym siedlisk ryb i minogów (stanowiących przedmiot ochrony w obszarach Natura 2000 Dolina Słupi PLH 220052) przed niekontrolowanym spływem zanieczyszczeń z terenów magazynowych i nałożono na Inwestora warunek aby zaplecze budowlane lokalizować poza: zbiornikami wodnymi oraz poza dolinami rzek, kanałami i ciekami w odległości min. 20 m od brzegów rzek i cieków; poza lasami oraz poza miejscami występowania gatunków roślin, grzybów i zwierząt objętych ochroną gatunkową oraz siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty – rozporządzenie Ministra Ochrony Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010r. (Dz. u. z 2014 r. poz. 1713 z zm.).

Z przedstawionej dokumentacji wynika, że w obszarze prowadzonych prac stwierdzono występowanie 8 gatunków płazów, w tym 3 gatunki objęte są ochroną ścisłą, a 5 ochroną częściową. Inwentaryzacją objęto łącznie 38 stanowisk (zbiorników wodnych), które były rozlokowane przede wszystkim na odcinku obwodnicy Słupska od części wschodniej (Redzikowo) do doliny rzeki Słupi (Kobylnica); w części zachodniej (Reblinko) znajdowały się tylko 2 stanowiska rozrodu płazów. Najpospolitszym płazem na badanym obszarze była żaba trawna (*Rana temporaria*) występująca aż w 26 stanowiskach, co stanowi 68% wszystkich zajętych przez płazy zbiorników wodnych. Żaby zielone *Pelophylax esculentus complex*, traktowane jako grupa dwóch stwierdzanych w granicach inwestycji gatunków, tj. żaby jeziorkowej *Pelophylax lessonae* i żaby wodnej *Pelophylax esculentus*, a także osobniki z podrodzaju *Pelophylax*, których przynależności gatunkowej nie udało się określić, razem były stwierdzane na 20 stanowiskach (53% wszystkich stanowisk). Znacznie rzadziej, tzn. poniżej połowy kontrolowanych zbiorników, były stwierdzane pozostałe gatunki, tj.: ropucha szara w 34% (13 stanowisk) i traszka zwyczajna w 32% (12 stanowisk). Zaledwie w 5% kontrolowanych stanowisk wykryto traszkę grzebieniastą. Zdecydowana większość gatunków płazów tworzyła populacje nieprzekraczające kilkudziesięciu osobników, jedynie lokalne populacje żaby trawnej przekroczyły kilkaset osobników. W celu ochrony płazów wprowadzono warunki, aby plac budowy od strony dolin rzek i siedlisk płazów zabezpieczyć przed możliwością dostania się płazów, za pomocą tymczasowych wygradzeń. Zalecane do ochrony odcinki to: Odcinek 2: km 0+400 do 2+300 (C: 6+580 do 8+480) strona lewa; Odcinek 2: km 0+350 do 1+200 (C: 6+530 do 7+380) strona prawa; Odcinek 3 km 0+100 do 1+200 (C: 12+450 do 13+550) strona lewa; Odcinek 3: km 0+900 do 1+300 (C: 13+250 do 13+650) strona prawa. Ponadto wskazano, aby przy siedliskach płazów tj. także na ww. odcinkach wykonać płotki zabezpieczające o konstrukcji panelowej. Element ma mieć całkowitą wysokość 65 cm, przy czym: 50 cm to część nadziemna, a 15 cm część osadzona w gruncie. Górna krawędź płotka powinna kończyć się 10 cm przewieszka pochyloną w stronę przeciwną do drogi. Jeżeli istniejące zabezpieczenia dla małych zwierząt były wykonane z siatek dogęszczających należy je wymienić na pełne

wygradzenia panelowe z tworzyw sztucznych lub laminatu. Organ tutejszy uznał za zasadne wprowadzenie powyższych działań minimalizujących na etapie budowy i umieścił je w swoim stanowisku. Ponadto nałożono na inwestora dodatkowe warunki realizacji inwestycji odnośnie bieżącej konserwacji systemów odprowadzających wody deszczowe, zachowania szczelności i funkcjonalności ogrodzeń naprowadzających i ochronnych dla zwierząt na etapie realizacji i funkcjonowania planowanego przedsięwzięcia.

W ramach planowanej inwestycji przeprowadzono inwentaryzację ornitologiczną terenu objętego wnioskiem i terenów sąsiednich. W obszarze badań odnotowano łącznie 84 gatunki ptaków, z czego 73 uznano za lęgowe lub prawdopodobnie lęgowe. W rejonie istniejącej obwodnicy taką granicę siedlisk ptaków stanowi dodatkowo sam pas drogowy. W pasie drogowym ptaki nie zakładają gniazd i nie wykorzystują go na inne potrzeby. Tym samym rozbudowa drogi w granicach pasa drogowego nie stanowi zagrożenia dla ptaków, lęgów, wychowu piskląt i nie ogranicza siedlisk ptaków. Odstępstwo od powyższych zasad na Obwodnicy Słupska stanowi obecnie jeden gatunek, świergotek łąkowy. Antropogeniczne, trawiaste skarpy nasypów drogowych okazały się dla niego atrakcyjnym siedliskiem. Na trawiastych skarpach wzdłuż istniejącej Obwodnicy Słupska, między węzłami Reblin i Kobylnica, odnotowano (w sezonie 2015 roku) 8 par lęgowych tego gatunku. Na długości Odcinka 1 były to 4 pary, z czego 2 gniazdowały na skarpach po stronie nieistniejącej, północnej jezdni (km 0+380 i km 1+740). Należy jednak zaznaczyć, iż zajętość pasa drogowego i ukształtowanie skarpy wykopów drogowych nie będą zmieniane w ramach budowy północnej jezdni, tym samym ewentualne gniazda świergotków nie będą niszczone, jednak same ptaki mogą być niepokojone trwającymi robotami budowlanymi. Gniazda świergotka nie są trwałe, tym samym w każdym sezonie mogą znajdować się w innym miejscu. Dodatkowo inwentaryzacja miejsc posadowienia 4 obiektów mostowych wykazała, iż w sąsiedztwie tych obiektów zinwentaryzowano takie gatunki lęgowe jak: jarzębatka, krętogłów, gąsiorek, lerka. Stanowiska te nie są zagrożone w wyniku prac. Jedynie przy realizacji MS-01 km 0+783,00 (C: km 6+963,00) może dojść do niepokojenia jarzębatki znajdującej się ok 30 m od budowy mostu. W obszarze inwentaryzacji nie stwierdzono obszarów o specjalnym znaczeniu dla ptaków – pierzowisk, przystanków pośrednich na migracjach. Należy zaznaczyć, że lokalizacja stanowisk ptaków w poszczególnych latach może ulegać zmianie w związku z tym niniejszą decyzją zobowiązano Inwestora do ustanowienia nadzoru ornitologicznego w trakcie realizacji inwestycji, który sprawdzi teren planowanej inwestycji pod kątem zasiedlenia go przez ptaki. Ponadto wprowadzono warunek aby przygotowanie terenu (tj. wycinkę drzew, krzewów, szuwarów, darni trawiastej) wykonywać w okresie od 16 października do końca lutego. Ewentualne gniazda, wykorzystane w mijającym sezonie, zostaną tym samym zlikwidowane. Na tak przygotowanym terenie ptaki nie będą zakładały gniazd w kolejnym sezonie, co uchroni je przed ewentualnymi stratami w lęgach. Dorosłe ptaki i odchowane młode nie doznają w takim przypadku uszczerbku w wyniku realizacji drogi. W opinii tut. organu zajęcie terenu poza wskazanym okresem może odbyć się tylko pod bieżącym nadzorem przyrodniczym, na odcinkach o potwierdzonym przez nadzór przyrodniczy braku par lęgowych i na określonych przez nadzór warunkach. Przygotowanie terenu budowy w siedliskach lądowych, obejmujące w szczególności wycięcie drzew i krzewów oraz oddarcie i odhumusowanie terenu, zabezpieczy przed skutkami prowadzonych prac również drobne, żyjące pod ziemią ssaki. Dokonanie fizycznego zajęcia terenu poza zalecanymi okresami wymaga potwierdzenia przez nadzór przyrodniczy nieobecności zwierząt w trakcie trwania lęgu i nieobecności młodocianych form zwierząt. Dopuszczenie prac przygotowawczych przez nadzór przyrodniczy dotyczy zawsze wskazanego przez nadzór odcinka budowy i określonego zakresu prac. Dalsze prace budowlane na

przygotowanym wcześniej terenie, wyłączonym z funkcji biologicznej, nie podlegają obostrzeniom czasowym. Dodatkowo koszenie terenów zielonych w obrębie pasa drogowego powinno być wykonywane nie wcześniej niż 15 lipca. Powyższe znalazło odzwierciedlenie w warunkach dotyczących etapu realizacji przedsięwzięcia nałożonych niniejszą decyzją.

Z przedstawionej dokumentacji wynika, że na badanym odcinku drogi stwierdzono występowanie 26 gatunków ssaków, w tym 5 gatunków objętych ochroną ścisłą, 5 objętych częściową ochroną gatunkową, 2 gatunki znajdujące się w Załączniku II Dyrektywy Siedliskowej (wydra, bóbr) oraz 9 gatunków łownych oraz nocki. Należy zaznaczyć, iż nocki także znajdują się w Załączniku II Dyrektywy Siedliskowej nie mniej jednak ta grupa gatunków jest ciężka do oznaczenia. Stwierdzone gatunki ssaków należały do 6 rzędów: drapieżne *Carnivora* (7 gatunków), parzystokopytne *Artiodactyla* (3 gatunki), gryzonie *Rodentia* (7 gatunków), ryjówkokształtne *Soricomorpha* (3 gatunki), zajęczaki *Lagomorpha* (1 gatunek), nietoperze *Chiroptera* (5 gatunków). Istniejący pas drogowy i przewidywany rozbudową zakres prac nie ingerują w siedliska ssaków chronionych. Nie przewiduje się wpływu rozbudowy na tą grupę zwierząt. Część gatunków (wydra, rzęsosek, bóbr) jest związanych z siedliskami wodno-łądowymi. Cztery planowane obiekty mostowe budowane będą na ciekach uregulowanych już na pierwszym etapie realizacji obwodnicy. Prace będą prowadzone bez zaburzeń przepływu w przekraczanych ciekach. Prace budowlane prowadzone z brzegów nie będą przyczyną zanieczyszczenia wód.

W granicach objętych niniejszym opracowaniem potwierdzono występowanie 5 gatunków nietoperzy i jedną grupę gatunków, spośród 17 gatunków potencjalnie możliwych do stwierdzenia na danym terenie. Na badanym terenie zarejestrowano łącznie 1 806 sygnałów aktywności nietoperzy (przelotów i sygnałów socjalnych), z czego na transektach 1 i 2 zanotowano łącznie 224 sygnały, a 1 582 na punktach A, B, C. Zarejestrowano następującą liczbę sygnałów poszczególnych gatunków: karlika malutkiego (*Pipistrellus pipistrellus*) – 1 058 (58,6% wszystkich zarejestrowanych sygnałów), borowca wielkiego (*Nyctalus noctula*) – 393 (21,8%), karlika większego (*Pipistrellus nathusi*) – 143 (7,9%), mroczka późnego (*Eptesicus serotinus*) – 99 (5,5%), nietoperzy z grupy nocków (*Myotis* sp.) – 30 (1,7%), 7 sygnałów karlika drobnego (*Pipistrellus pygmaeus*), 5 sygnałów nieoznaczonych do gatunku i 71 sygnałów socjalnych, w tym głosy godowe 3 gatunków karlików. Najliczniejszym nietoperzem był karlik malutki. W trakcie nasłuchów na transektach 1 i 2 zanotowano łącznie 224 sygnały, co stanowi zaledwie 12,5% wszystkich nagranych sygnałów. Nie wyznaczono żadnego odcinka ze wzmożoną aktywnością, gdyż zanotowane sygnały w trakcie całego okresu badań są rozmieszczone dość równomiernie.

Jak wykazała przeprowadzona inwentaryzacja przyrodnicza nietoperze poruszają się swobodnie ponad wykopem drogi i ani prace budowlane ani rozbudowana droga im nie zagrażają. W trakcie prac terenowych wykonano kontrolę drzew w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji w celu znalezienia potencjalnych schronień nietoperzy w dziuplach lub pod korą drzew. W przylegających do inwestycji kompleksach leśnych nie znaleziono tego typu kryjówek. Nietoperze, a zwłaszcza część nocków (*Myotis*), wykorzystuje do dziennego spoczynku szczeliny w murach w tym szczeliny w mostach. W trakcie inwentaryzacji jako gatunek rzadki dla rejonu opracowania został stwierdzony nocek. Kierując się zasadą przeczności, nie można wykluczyć okresowego spoczynku nietoperzy na obiektach mostowych. Zgodnie z wynikami inwentaryzacji przyrodniczej za najcenniejszy typ środowisk występujących na terenie objętym inwentaryzacją należy uznać ciek wodny, gdzie notowano najwyższą aktywnością nietoperzy. Ciek jest miejscem żerowania i szlakiem przemieszczania się nietoperzy. Obiekty mostowe, istniejące i

projektowane, zachowują te korytarze i żerowiska. W wykorzystaniu tych szlaków przez nietoperze nie przeszkodzą również prace budowlane wykonywane głównie w dzień, a więc w okresie spoczynku nietoperzy. Jeden z transektów nasłuchowych wyznaczono wzdłuż istniejącej obwodnicy. W trakcie nasłuchów na tym transekcie zanotowano zaledwie 9% wszystkich nagranych sygnałów. Nie wyznaczono żadnego odcinka obwodnicy ze wzmoczoną aktywnością, gdyż zanotowane sygnały są rozmieszczone dość równomiernie. Szlaki migracji nietoperzy związane są z ciekami i zostaną zachowane. Pozostałe odcinki drogi nie przecinają szlaków migracji nietoperzy. Nie przewiduje się żadnego niekorzystnego wpływu na nietoperze, bowiem żaden z istniejących obiektów mostowych nie będzie wyburzany ani nawet remontowany. Ruch na budowie będzie tylko ułamkiem ruchu odbywającego się aktualnie po istniejącej obwodnicy, w tym po istniejących obiektach. Niemniej treścią niniejszej decyzji zobowiązano Inwestora do wykonywania prac budowlanych od wschodu do zachodu słońca, dzięki czemu przelot nietoperzy w osi cieków nie będzie utrudniony. Z uwagi na powyższe można stwierdzić, że żadne zagrożenie, ani nadmierne niepokojenie nietoperzy nie będzie miało miejsca.

W ramach planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się tworzenia lub udrażniania żadnych nowych korytarzy ekologicznych. Zachowane zostaną natomiast wszystkie korytarze ekologiczne wyznaczone i zabezpieczone przejściami dla zwierząt na pierwszym etapie realizacji obwodnicy Słupska. Parametry i lokalizacja przejść dla zwierząt zostały potwierdzone wykonaną analizą porealizacyjną. Wszystkie istniejące przejścia są przejściami dolnymi. Istniejące przejścia dla zwierząt:

a) przejścia dla dużych zwierząt:

- Odcinek 2: km 0+783 (C: km 6+963) – istniejący obiekt pod jezdnią południową, dla jezdni północnej zaprojektowano bliźniaczy obiekt mostowy MS – 1 nad rzeką Słupią,

b) przejścia dla małych zwierząt i płazów:

- Odcinek 1: km 0+685 (C: km 3+285) – istniejący przepust do zachowania bez zmian,
- Odcinek 2: km 0+405 (C: km 6+585) – istniejący przepust do zachowania bez zmian,
- Odcinek 3: km -0+205 do 0+955 (C: km 12+100 do km 13+350) – istniejący przepust do zachowania bez zmian,

c) przejścia zespolone z drogą dla zwierząt średnich:

- Odcinek 2: km 2+531 (C: km 8+711) – istniejący przepust do zachowania bez zmian,
- Odcinek 2: km 3+824,56 (C: km 10+004,56) – istniejący obiekt pod jezdnią południową, dla jezdni północnej zaprojektowano bliźniaczy obiekt MS-03,
- Odcinek 3: km 1+163,50 (C: km 13+513,50) istniejący obiekt mostowy pod jezdnią południową, dla jezdni północnej zaprojektowano bliźniaczy obiekt MS-04.

Obiekty MS-01, MS-03, MS-04 zostały zaprojektowane pod jezdnią północną jako bliźniacze dla obiektów istniejących pod jezdnią południową obecnej drogi S6. Pary obiektów (istniejących i zaprojektowanych) posiadają odpowiadające sobie parametry geometryczne, takie jak światło pionowe, światło poziome lub rozstaw podpór oraz parametry użytkowe takie jak położenie obiektów zintegrowanych z korytarzem ekologicznym (cieki i drogi). Tym samym zachowanie funkcjonalności pary obiektów dla zachowania istniejących korytarzy ekologicznych jest taka sama, jak pojedynczego obiektu w stanie istniejącym.

Inwestycja znajduje się poza siedliskami przyrodniczymi i siedliskami gatunków będącymi przedmiotami ochrony ww. obszarze Natura 2000. Wyjątkiem jest etap przekraczania cieków

(siedlisko przyrodnicze 3260) nie mniej jednak jak wspomniano powyżej przęsto obiektu mostowego przekraczającego wodę wykonywane będzie od góry z wykonanej już części budowanego obiektu inżynierskiego, przez nasuwanie konstrukcji stalowej ze stanowiska montażowego. Technologia nasuwania konstrukcji nie wymaga kontaktu z poziomem gruntu lub wody. W związku z czym można stwierdzić, iż w trakcie realizacji inwestycji nie będzie ingerencji w koryto cieku a tym samym nie będzie oddziaływania na siedlisko 3260 będące przedmiotem ochrony ww. obszarze Natura 2000.

Przeprowadzona ocena oddziaływania na środowisko, w tym ocena wymagana art. 6.3 Dyrektywy Rady 92/43/EWG wykazała, że planowana inwestycja przy uwzględnieniu ww. warunków realizacji przedsięwzięcia nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko przyrodnicze, w tym w obszar Natura 2000 Dolina Słupi PLH220054 i nie spowoduje negatywnych dla środowiska skutków zarówno na etapie realizacji, jak również eksploatacji.

Oddziaływanie na krajobraz

Przedsięwzięcie obejmuje realizację drugiego etapu obwodnicy Słupska, czyli budowę jezdni północnej na odcinkach międzywęzłowych. Budowa drugiej jezdni odbędzie się w granicach istniejącego, wcześniej zarezerwowanego w pełnym wymiarze pasa drogowego obwodnicy. Istniejąca już obwodnica Słupska wybudowana w pierwszym etapie nie spowodowała zmian w otaczającym krajobrazie. Znaczne odcinki drogi posadowiono poniżej otaczającego terenu, w wykopie, co tym bardziej ogranicza wpływ drogi na krajobraz. Po zakończeniu prac budowlanych teren zostanie uporządkowany, a walory krajobrazowe odtworzone na miarę nowych warunków technicznych. Zakres przedsięwzięcia realizowanego w istniejących liniach rozgraniczających nie spowoduje zmian w krajobrazie względem stanu obecnego.

Oddziaływanie na dobra materialne, zabytki i krajobraz kulturowy

W otoczeniu przedmiotowej drogi ekspresowej nr S6 występują następujące obiekty zabytkowe chronione na podstawie ustawy o ochronie dóbr kultury:

- cmentarz w Widzinie;
- park podworski w Łosinie;
- grodzisko w Łosinie nad Słupią;
- pałac w Krępie Słupskiej;
- park podworski w Redzikowie;

Obiekty pozostają bez kolizji z planowanym II etapem budowy. Przedsięwzięcie nie zmienia zażyłości terenu i nie wprowadza nowych kolizji ze stanowiskami archeologicznymi.

Stanowiska będące w kolizji w I etapie budowy obwodnicy zostały przebadane metodą wykopaliskową oraz wykonano dla nich pełną dokumentację naukową wraz z opracowaniem wyników badań. Planowany II etap budowy nie wykracza poza linie rozgraniczające drogi przyjęte na I etapie. Na chwilę obecną nie przewiduje się kolejnych kolizji ze stanowiskami archeologicznymi ani naruszania warstw kulturowych podczas prowadzenia robót ziemnych w granicach zajętego pasa drogowego. Tym niemniej, wszelkie roboty ziemne w trakcie realizacji inwestycji należy wykonywać pod nadzorem archeologicznym, leżącym po stronie wykonawcy robót. Zakres i rodzaj badań określa wojewódzki konserwator zabytków w trybie art. 31 ust. 2 ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami z dnia 23 lipca 2003 r. (tekst jedn. Dz. U. 2014 r., poz. 1446).

Powstawanie odpadów

Podstawowym źródłem odpadów na etapie realizacji będą:

- przebywanie pracowników na terenie budowy (odpady komunalne);
- eksploatacja i konserwacja maszyn i urządzeń drogowych i budowlanych;
- wycinki i karczowanie w ramach posadowienia obiektów północnej jezdni drogi;
- roboty ziemne – fundamentowanie obiektów północnej jezdni drogi.

Szacuje się, że materiały budowlane pochodzące z usuwania kolizji z drogami i sieciami dadzą dodatkowo około 10 000 m³ odpadu.

Powstające w trakcie prac budowlanych odpady winny być magazynowane w wyznaczonym przez Wykonawcę miejscu i przekazywane odbiorcom posiadającym zezwolenie na ich odbiór i transport – zgodnie z przepisami prawa i obowiązującym na terenie gminy systemem gospodarowania odpadami. Gospodarka odpadami powinna znajdować potwierdzenie w kartach przekazania odpadów.

Po zakończeniu prac budowlanych Wykonawca winien uporządkować teren budowy, teren zajęć czasowych oraz teren baz zaplecza technicznego i socjalnego i przekazać teren Inwestorowi i właścicielom bez odpadów.

W czasie normalnej eksploatacji projektowanej drogi powstawać będą następujące rodzaje odpadów:

- z bieżącego utrzymania drogi i przydroża: ślady awarii, kolizji lub wypadków, zużyte urządzenia elektryczne, odpady komunalne, inne;
- okresowo: odpady z urządzeń oczyszczających spływy opadowe;
- odpady powstawały będą również na terenach projektowanych MOP-ów, będą to odpady z urządzeń oczyszczających spływy opadowe, sorbenty, zużyte urządzenia elektryczne, odpady z oczyszczalni ścieków, odpady komunalne i inne.

Miejsca czasowego magazynowania odpadów powinny być celowo wyznaczone, utwardzone, zabezpieczone przed opadami lub należy wykorzystać zamknięte pojemniki. Odpady niebezpieczne należy magazynować selektywnie. Odpady inne niż niebezpieczne, nadające się do selektywnego magazynowania, należy sortować w miejscu powstawania.

Gospodarka odpadami na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia winna prowadzona być zgodnie z przepisami i zasadami obowiązującymi przy gospodarowaniu odpadami, zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (tekst jedn. Dz. U. z 2016 r. poz.1987 ze zm.).

Oddziaływanie skumulowane

Pewne obiekty działają kumulatywnie w stosunkowo prosty i łatwo dostrzegalny sposób. Skrzyżowania dróg są miejscami podwyższonych emisji zanieczyszczeń do powietrza i hałasu. Jeżeli ranga dróg jest znacząco różna oddziaływanie mniejszej z nich jest maskowane przez większy obiekt – obecność mniejszego jest niewyróżnialna z oddziaływania większego. Przy źródłach porównywalnych, w rejonach skrzyżowań, zasięg odpowiednich izolinii się zwiększa. Raport obejmuje odcinki międzywęzłowe, czyli kumulacja oddziaływań na drogach poprzecznych nie występuje. Analiza ruchu na węzłach, wykonana na potrzeby analizy akustycznej, wykazała, że ruch poprzeczny w swoim natężeniu, charakterze wynikającym z różnicy prędkości i oddziaływaniu jest pomijalny na tle obwodnicy.

Oddziaływania skumulowane powodują zwiększanie stopnia oddziaływania danego przedsięwzięcia lub przedsięwzięcia w kontekście całej infrastruktury na jakiś element środowiska. Najbardziej typowym przykładem jest zajęcie terenu i jego wyłączenie z aktywności biologicznej. Budowa nowej drogi powoduje zajęcie nowego terenu. Stare drogi i elementy dawnego układu komunikacyjnego zwykle nie są likwidowane. Powoduje to

sukcesywne, kumulatywne zajmowanie terenów przyrodniczych, rolniczych lub gospodarczych. W przedmiotowym przypadku rozbudowa odbędzie się w granicach już istniejącego pasa drogowego. Zwiększenie zajętości terenu nie będzie miało miejsca. Oddziaływaniem skumulowanym o niewielkim zasięgu jest gromadzenie w przydrożnym pasie terenu trudnodegradowalnych lub trwałych substancji zanieczyszczających, na przykład przenoszonych w pyłe metali ciężkich. Substancje takie uwalniane są w bardzo niewielkich ilościach, wynika to zarówno z poprawy jakości paliw (redukcja emisji ołowiu) jak i z rezygnacji ze stosowania pewnych materiałów do konstruowania samochodów (azbest). W długiej perspektywie czasu, na terenach przydrożnych, mogą się pojawić różnice w zawartości pewnych rzadkich substancji (chrom, nikiel) w stosunku do terenów położonych z dala od drogi. Obciążone takimi substancjami grunty mogą stracić część swoich walorów użytkowych. Na przykład położone najbliżej drogi grunty rolne będzie trzeba wyłączyć z uprawy niektórych roślin jadalnych. Miejsca, gdzie oddziaływania są najwyższe znajdują się wewnątrz linii rozgraniczających drogi. Emisje te nie wpływają już na tereny sąsiednie.

Najważniejsze oddziaływania skumulowane związane z eksploatacją dróg wynikają z oddziaływania hałasu i zanieczyszczeń powietrza na ludzi. Podwyższony poziom hałasu może powodować zmęczenie lub utrudniać wypoczynek, a osłabiony organizm będzie wrażliwszy na podrażnienia (skórne lub astmatyczne) wywoływane podwyższonym stężeniem tlenków azotu. Aby ten efekt wyeliminować tereny mieszkalne chroni się przed hałasem. Skumulowaną analizę emisji zanieczyszczeń i hałasu wykonano dla istniejącej i jezdni i planowanej jezdni obwodnicy.

W konsekwencji powyższych ustaleń w niniejszej decyzji nałożono szereg uwarunkowań o charakterze środków łagodzących potencjalne lub zidentyfikowane negatywne oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. W celu minimalizacji wpływu na poszczególne komponenty środowiska przyjęto zalecenia wynikające z raportu ooś.

Uwarunkowania i obowiązki określone w niniejszej decyzji nałożono w oparciu o wnioski i zalecenia przedstawionego raportu. Uwarunkowania określone dla fazy realizacji przedsięwzięcia sformułowano mając na względzie m.in. obowiązki:

- zapewnienia oszczędnego korzystania z terenu w trakcie przygotowywania i realizacji inwestycji (art. 74 ust.1 ustawy – Prawo ochrony środowiska);
- uwzględniania ochrony środowiska na obszarze prowadzenia prac, a w szczególności ochrony gleby, zieleni, naturalnego ukształtowania terenu i stosunków wodnych (art. 75 ust. 1 ustawy – Prawo ochrony środowiska);
- wykorzystywanie i przekształcanie elementów przyrodniczych przy prowadzeniu prac budowlanych wyłącznie w takim zakresie, w jakim jest to konieczne w związku z realizacją konkretnej inwestycji art. 75 ust. 3 ustawy – Prawo ochrony środowiska);
- podejmowania działań mających na celu naprawienie wyrządzonych szkód, w szczególności przez kompensację przyrodniczą (art. 75 ust. 3 ustawy – Prawo ochrony środowiska);
- hierarchii sposobów postępowania z odpadami (art. 17 ustawy o odpadach).

Wymagania powyższe określono mając na względzie najbardziej istotne spośród zidentyfikowanych emisji, brak zarządzania którymi mógłby stanowić źródło negatywnego oddziaływania na środowisko, w tym zdrowie ludzi bądź, skrajnie, prowadzić do stanu zagrożenia środowiska. Nałożone uwarunkowania obejmują zarówno działania o charakterze prewencyjnym, nadzorczym, jak i techniczne środki zarządzania emisjami. Uwarunkowania

określone dla projektu budowlanego stanowią bezpośrednią wytyczną dla projektanta i mają na celu zapewnienie oszczędnego korzystania z zasobów środowiska, minimalizację emisji, odpowiednie zarządzanie emisjami albo realizację priorytetów lokalnej polityki ekologicznej.

U podstaw ww. wytycznych leżą m.in.:

- zasady prewencji, przezorności i ponoszenia kosztów oddziaływań na środowisko, wynikające z art.6 i 7 ustawy – Prawo ochrony środowiska;
- zakaz powodowania pogorszenia stanu środowiska w znacznych rozmiarach lub zagrożenia życia lub zdrowia ludzi (art.141 ust. 2 Poś);
- nakaz dotrzymywania standardów jakości środowiska i standardów emisyjnych (art.141 ust.1 i 144 ust.1 Poś);
- zakaz eksploatacji instalacji powodującej wprowadzanie gazów lub pyłów do powietrza, emisję hałasu oraz wytwarzanie pól elektromagnetycznych w stopniu skutkującym przekroczeniem standardów jakości środowiska poza terenem, do którego prowadzący instalację ma tytuł prawny (art.144 ust.2 Poś);
- nakaz stosowania paliw, surowców i materiałów eksploatacyjnych zapewniających ograniczanie ich negatywnego oddziaływania na środowisko, jak też podejmowania odpowiednich działań w przypadku powstania zakłóceń w procesach technologicznych i operacjach technicznych w celu ograniczenia ich skutków dla środowiska (art.146 Poś);
- zakaz podejmowania działań mogących, osobno lub w połączeniu z innymi działaniami, znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000 (art.33 ust.1 ustawy o ochronie przyrody);
- obowiązek zapewnienia ochrony wód przed zanieczyszczeniem, w szczególności przez budowę i eksploatację urządzeń służących tej ochronie, a tam, gdzie jest to celowe, powtórne wykorzystanie oczyszczonych ścieków. Wybór miejsca i sposobu wykorzystania albo usuwania ścieków powinien minimalizować negatywne oddziaływania na środowisko (art.42 ust.1 ustawy – Prawo wodne).

Na podstawie art. 82 ust.1 pkt 5 ustawy OOŚ na Wnioskodawcę nałożono obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej. Analiza porealizacyjna pozwoli skonfrontować, na podstawie wyników prowadzonego monitoringu, skutki w środowisku, oraz pozwoli na ocenę efektywności środków minimalizujących - w relacji do ustaleń i zaleceń zawartych w raporcie ooś, sporządzonym na potrzeby niniejszego postępowania.

Zgodnie z art. 135 ust.1 ustawy – Prawo ochrony środowiska, utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania jest dopuszczalne o ile, łącznie:

- 1) inwestycja dotyczy lub dotyczyła oczyszczalni ścieków, składowiska odpadów komunalnych, kompostowni, trasy komunikacyjnej, lotniska, linii i stacji elektroenergetycznej oraz instalacji radiokomunikacyjnej, radionawigacyjnej i radiolokacyjnej; katalog ten ma charakter zamknięty;
- 2) z przeglądu ekologicznego albo z oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko albo z analizy porealizacyjnej wynika, że mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem zakładu lub innego obiektu.

Przeprowadzona ocena oddziaływania na środowisko wykazała, iż eksploatacja przedmiotowego przedsięwzięcia, w oparciu o zaproponowane działania minimalizujące, nie będzie powodowała przekroczeń standardów jakości środowiska poza terenem do którego zarządzający posiada tytuł prawny. W przypadku, gdy analiza porealizacyjna wykaże, iż pomimo zastosowania zaprojektowanych środków łagodzących nie będą mogły być

dotrzymane obowiązujące standardy jakości środowiska poza terenem obiektu, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 10 października 2013 r. w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (*Dz. U. 2013 poz. 1479*) przedsięwzięcie nie jest zaliczone ani nie powoduje zaliczenia przedsięwzięcia będącego przedmiotem sprawy do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii. Zgodnie z art. 3 pkt 23 ustawy – Prawo ochrony środowiska poważną awarią jest szczególna kategoria awarii, obejmująca zdarzenie, w szczególności emisję, pożar lub eksplozję, powstałe w trakcie procesu przemysłowego, magazynowania lub transportu, w których występuje jedna lub więcej niebezpiecznych substancji (wymienionych w ww. rozporządzeniu), prowadzące do natychmiastowego powstania zagrożenia życia lub zdrowia ludzi lub środowiska lub powstania takiego zagrożenia z opóźnieniem. Wobec powyższego w decyzji nie określono wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, co jest wymagane jedynie w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii. Raport wykonany dla przedsięwzięcia opisuje możliwe sytuacje awaryjne oraz określa sposoby zapobiegania tym zdarzeniom oraz obowiązki związane z ochroną środowiska na wypadek ich wystąpienia.

Po przeanalizowaniu zakresu planowanego przedsięwzięcia oraz zidentyfikowaniu jego oddziaływań na środowisko i ich skali stwierdzono, że planowane przedsięwzięcie nie będzie powodować transgranicznych oddziaływań na środowisko. Do oddziaływań takich, przy uwzględnieniu zaleconych działań na wypadek wystąpienia sytuacji awaryjnych, nie będą również prowadzić zidentyfikowane możliwe sytuacje awaryjne. Emisje powodowane eksploatacją obiektu nie będą również bezpośrednio lub pośrednio, w tym poprzez sieć hydrograficzną lub skutek wędrówek zwierząt, przenoszone na duże odległości w stopniu, który mógłby powodować znaczące oddziaływania na terytorium innych państw. Z tych względów w niniejszej sprawie nie zachodziła konieczność przeprowadzania postępowania w sprawie oddziaływań transgranicznych, o jakim mowa w art. 104 i n. ustawy OOS, jak i określania uwarunkowań związanych z takimi oddziaływaniami w treści niniejszej decyzji.

Niniejszą decyzję wydano w oparciu o opinie Pomorskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Gdańsku znak ONS.9022.7.2.2017.AS.2 z dnia 24.02.2017 r. Zagadnienia wskazane w ww. stanowisku zostały uwzględnione w treści niniejszej decyzji.

W dniu 31 marca 2017 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.1.2016.AJM.20 oraz obwieszczeniem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.1.2016.AJM.21 z dnia 31 marca 2017 r., działając na podstawie art. 10 § 1 Kpa zawiadomił strony postępowania o zakończeniu postępowania dowodowego w sprawie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia i zapewnił możliwość zapoznania się z aktami sprawy oraz wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów i materiałów, ze wskazaniem iż decyzja kończąca przedmiotowe postępowanie zostanie wydana nie wcześniej niż po upływie 7 dni od dnia doręczenia.

W wyznaczonym terminie nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski.

Realizacja inwestycji zgodnie z uwarunkowaniami określonymi niniejszą decyzją, a także późniejsza eksploatacja obiektów powstałych w wyniku przedsięwzięcia nie zwalnia Wnioskodawcę z obowiązku, niezależnie od postanowień niniejszej decyzji:

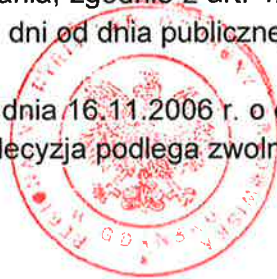
- stosowania przepisów w sprawie warunków technicznych ustanowionych na podstawie art. 7 ustawy z dnia 7 lipca 1994r. – Prawo budowlane (*t.j. Dz. U. z 2016 r., poz. 290 ze zm.*);
- uzyskania wymaganych prawem zezwoleń, opinii i uzgodnień;
- realizacji obowiązków wynikających wprost z przepisów prawa, w tym w szczególności obowiązków dotyczących prawidłowej eksploatacji instalacji, określonych przepisami ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. – Prawo ochrony środowiska (tekst jedn. Dz. U. z 2017 r. poz. 519) oraz gospodarki odpadami, określonej przepisami ustawy z dnia 14 grudnia 2012r. o odpadach (*tekst jedn. Dz. U. z 2016 r. poz. 1987*). Obowiązki takie, jako istniejące i wiążące z mocy prawa, nie podlegają powtórnemu nałożeniu i ujawnieniu w decyzji.

W tym stanie należało orzec jak na wstępie.

Decyzja podlega ujawnieniu w publicznie dostępnym wykazie danych.

Od niniejszej decyzji przysługuje stronie odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, w terminie 14 dnia od daty jej otrzymania, zgodnie z art. 127 i 129 Kpa. Doręczenie uważa się za dokonane po upływie czternastu dni od dnia publicznego ogłoszenia.

Na podstawie art. 7 pkt 3 ustawy z dnia 16.11.2006 r. o opłacie skarbowej (*tekst jedn. Dz. U. z 2016, poz. 1827 ze zm.*) niniejsza decyzja podlega zwolnieniu z opłaty skarbowej.



Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Gdańsku
[Signature]
Danuta Makowska

Pouczenie

Na ewentualne działania w odniesieniu do gatunków objętych ochroną prawną, przed przystąpieniem do prac, należy uzyskać odrębne zezwolenie w trybie art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (*tekst jedn. Dz. U. z 2016 r., poz. 2134 ze zm.*).

Otrzymują:

- ① Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku, ul. Subisława 5, 80-354 Gdańsk
2. Miasto Słupsk, pl. Zwycięstwa 3, 76-200 Słupsk
3. Gmina Słupsk, ul. Sportowa 34, 76-200 Słupsk
4. Gmina Kobylnica, ul. Główna 20, 76-251 Kobylnica
5. Strony postępowania administracyjnego informowane poprzez obwieszczenie
6. a/a
RDOŚ-Gd-WOO.4242.78.2016.IM.3

Do wiadomości:

1. Pomorski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Gdańsku, ul. Dębinki 4, 80 - 211 Gdańsk



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W GDAŃSKU**

Załącznik Nr 1

do decyzji RDOŚ-Gd-WOO.4200.1.2016.AJM.23

zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jedn. Dz. U. z 2016 r. poz. 353)

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

**„Budowa drugiej jezdni drogi ekspresowej S6 na Obwodnicy Słupsk”
tj. zadania 1 planowanego do wykonania w ramach budowy drogi ekspresowej S6
Słupsk – Gdańsk na odcinku Słupsk – Lębork**

Zakres opracowania obejmuje budowę drugiego etapu obwodnicy Słupsk (budowa jezdni północnej na odcinkach międzywęzłowych istniejącej obwodnicy):

- Odcinek 1: pomiędzy węzłami Reblinko – Kobylnica – dł. 2340 m;
- Odcinek 2: pomiędzy węzłami Kobylnica – Głobino – dł. 4970 m;
- Odcinek 3: pomiędzy węzłami Głobino – Redzikowo – dł. 2200 m;

Budowę północnej jezdni istniejącej drogi ekspresowej podzielono na trzy odrębne odcinki. Na początku i końcu każdego odcinka projektowana droga dowiązana jest do istniejącego przekroju dwujezdniowego obwodnicy Słupsk. W ramach prac projektowych wykonuje się północną jezdnię trasy S6 oraz poszerzenie jezdni południowej do szerokości 10,0 m. Jezdnię północną obwodnicy projektuje się o szerokości 7,0 m (2x3,5) z opaską wewnętrzną o szerokości 0,5 m oraz pasem awaryjnym szer. 2,5 m. Pobocze gruntowe drogi projektuje się o szerokości 0,75 m w przypadku braku konieczności ustawiania barier ochronnych oraz 1,8 m na odcinkach ze skrajną barierą ochronną.

Projektowane obiekty inżynierskie w ciągu jezdni północnej:

- odcinek 2 - MS-01 km 0+783,00 (C: km 6+963),
- WS-02 km 1+246,50 (C: km 7+426),
- MS-03 km 3+824,56 (C: km 10+004,56),
- odcinek 3 - MS-04 km 1+163,50 (C: km 13+513,50).

MS-01 most w ciągu drogi ekspresowej S6 nad rzeką Słupia

Projektowany most dla jezdni północnej pod względem architektonicznym i konstrukcyjnym dostosowany został do wykonanego we wcześniejszym etapie (istniejącego) mostu dla jezdni południowej drogi ekspresowej S6. To obiekt pięcioprzęsłowy, rzeka znajduje się pod czwartym przęsłem.

WS-02 wiadukt w ciągu drogi ekspresowej S6 nad ul. Arciszewskiego

Projektowany wiadukt dla jezdni północnej pod względem architektonicznym i dostosowany został do wykonanego we wcześniejszym etapie (istniejącego) wiaduktu dla jezdni południowej drogi ekspresowej S6.

Konstrukcję nośną obiektu stanowi ramowy ustrój jednoprzęsłowy z betonu zbrojonego. Podporę stanowi bezpośrednio posadowiona płyta fundamentowa o grubości 1,20 m. Fundamenty, ściany boczne oraz płyta stropowa są ze sobą monolitycznie związane.

MS-03 most w ciągu drogi ekspresowej S6 nad ciekim oraz drogą utwardzoną

Projektowany most dla jezdni północnej pod względem architektonicznym i konstrukcyjnym dostosowany został do wykonanego we wcześniejszym etapie (istniejącego) wiaduktu dla jezdni południowej drogi ekspresowej S6.

To obiekt dwuprzęsłowy zintegrowany z ciekim w przęśle zachodnim i z drogą a przęśle wschodnim. Przebieg cieku i drogi został ustalony na pierwszym etapie budowy. Parametry geometryczne (światła poziome i pionowe) nowego obiektu zostały dostosowane do obiektu istniejącego.

MS-04 most w ciągu drogi ekspresowej S6 nad potokiem Głaźna oraz drogą utwardzoną

Projektowany most dla jezdni północnej pod względem architektonicznym i konstrukcyjnym dostosowany został do wykonanego we wcześniejszym etapie (istniejącego) wiaduktu dla jezdni południowej drogi ekspresowej S6.

To obiekt dwuprzęsłowy zintegrowany z ciekim w przęśle zachodnim i z drogą a przęśle wschodnim. Przebieg cieku i drogi został ustalony na pierwszym etapie budowy. Parametry geometryczne (światła poziome i pionowe) nowego obiektu zostały dostosowane do obiektu istniejącego.

W zakresie opracowania nie projektuje się żadnych przepustów ani hydrologicznych, ani ekologicznych. Część zaprojektowanych i istniejących obiektów pełni funkcje ekologiczne – przejść dla zwierząt:

- a) przejścia dla dużych zwierząt
Odcinek 2: km 0+783 (C: km 6+963) – obiekt mostowy MS-1 nad rzeką Słupią;
- b) przejścia dla małych zwierząt i płazów
Odcinek 1: km 0+685 (C: km 3+285);
Odcinek 2: km 0+405 (C: km 6+585);
Odcinek 3: km -0+205 do 0+955 (C: km 12+100 do km 13+350) – przepusty dla herpetofauny,
- c) przejścia dla zwierząt średnich zespolone z drogą
Odcinek 2: km 2+531 (C: km 8+711,00);
Odcinek 2: km 3+824,56 (C: km 10+004,56) – obiekt mostowy MS-3;
Odcinek 3: km 1+163,50 (C: km 13+513,50) – obiekt mostowy MS-4;

Schemat odwodnienia drogi został zaprojektowany dla obu jezdni (północnej i południowej) w I etapie budowy Obwodnicy Słupska. Roboty ziemne na całej długości obwodnicy przygotowano pod drugi etap, czyli dobudowę jezdni północnej. W etapie I wykonano odwodnienie drogi wraz z budową zbiorników retencyjnych, urządzeń podczyszczających oraz zrzutem ścieków do naturalnych odbiorników. W etapie II (niniejsze zadanie) przewiduje się przebudowę istniejącej kanalizacji deszczowej w celu poprawy skuteczności odwodnienia (m.in. poprzez zaprojektowanie dodatkowych wpustów deszczowych).

Na zadaniu 1 projektowanej drogi ekspresowej S6, w km około 2+900 odcinka 2 (9+100 – kilometrą istniejącej obwodnicy) przewidziano w obu kierunkach miejsca obsługi podróżnych – MOP-y. Para MOP-ów pierwszego rodzaju (o powierzchni ok. 0,77 ha po prawej stronie drogi o i 0,84 ha po lewej stronie drogi) stanowiąca funkcję wypoczynkową, wyposażona będzie w:

- miejsca postojowe dla: pojazdów osobowych, pojazdów dla osób niepełnosprawnych, pojazdów ciężarowych, autobusów,
- strefy wypoczynku,
- urządzenia sanitarne (toalety),
- oczyszczalnię,
- oświetlenie.

Przedsięwzięcie zlokalizowane będzie w gminach Kobylnica i Słupsk, obejmie niżej wymienione wsie i części miast:

- w gm. Kobylnica: Reblinko, Bolesławice, Widzino, Kobylnica, Łosino;
- w gm. Słupsk: Redencin, Krępa, Płaszewko, Kusowo, Redzikowo;

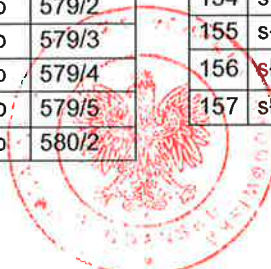
Wykaz działek, obejmujących teren, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia jw.

Lp	Powiat	Gmina	Obręb	Nr działki
1	słupski	Kobylnica	0026 Widzino	38/2
2	słupski	Kobylnica	0026 Widzino	39/4
3	słupski	Kobylnica	0026 Widzino	41/3
4	słupski	Kobylnica	0026 Widzino	45/1
5	słupski	Kobylnica	0026 Widzino	49/3
6	słupski	Kobylnica	0026 Widzino	57/1
7	słupski	Kobylnica	0026 Widzino	58/2
8	słupski	Kobylnica	0026 Widzino	59
9	słupski	Kobylnica	0026 Widzino	60
10	słupski	Kobylnica	0026 Widzino	61/5
11	słupski	Kobylnica	0026 Widzino	61/7
12	słupski	Kobylnica	0026 Widzino	62/2
13	słupski	Kobylnica	0026 Widzino	67/6
14	słupski	Kobylnica	0026 Widzino	67/7
15	słupski	Kobylnica	0026 Widzino	68/2
16	słupski	Kobylnica	0026 Widzino	68/5
17	słupski	Kobylnica	0026 Widzino	86/1
18	słupski	Kobylnica	0026 Widzino	139/4
19	słupski	Kobylnica	0026 Widzino	195/32
20	słupski	Kobylnica	0026 Widzino	196/2
21	słupski	Kobylnica	0026 Widzino	196/3
22	słupski	Kobylnica	0026 Widzino	203/1
23	słupski	Kobylnica	0026 Widzino	204/1
24	słupski	Kobylnica	0026 Widzino	204/3
25	słupski	Kobylnica	0026 Widzino	205/17
26	słupski	Kobylnica	0026 Widzino	205/18
27	słupski	Kobylnica	0026 Widzino	205/19
28	słupski	Kobylnica	0026 Widzino	205/20
29	słupski	Kobylnica	0026 Widzino	206/1
30	słupski	Kobylnica	0026 Widzino	207/2
31	słupski	Kobylnica	0026 Widzino	212/5
32	słupski	Kobylnica	0005 Kobylnica	864/2
33	słupski	Kobylnica	0005 Kobylnica	865/2
34	słupski	Kobylnica	0005 Kobylnica	866/1
35	słupski	Kobylnica	0005 Kobylnica	867/2
36	słupski	Kobylnica	0005 Kobylnica	868/2
37	słupski	Kobylnica	0005 Kobylnica	869/2
38	słupski	Kobylnica	0005 Kobylnica	870/2

39	słupski	Kobylnica	0005 Kobylnica	871/2
40	słupski	Kobylnica	0005 Kobylnica	872/2
41	słupski	Kobylnica	0005 Kobylnica	873/2
42	słupski	Kobylnica	0005 Kobylnica	878/2
43	słupski	Kobylnica	0005 Kobylnica	879/2
44	słupski	Kobylnica	0005 Kobylnica	880/2
45	słupski	Kobylnica	0005 Kobylnica	881/1
46	słupski	Kobylnica	0005 Kobylnica	882/1
47	słupski	Kobylnica	0005 Kobylnica	883/1
48	słupski	Kobylnica	0005 Kobylnica	884/1
49	słupski	Kobylnica	0005 Kobylnica	885/1
50	słupski	Kobylnica	0005 Kobylnica	897/2
51	słupski	Kobylnica	0005 Kobylnica	898/2
52	słupski	Kobylnica	0005 Kobylnica	899/1
53	słupski	Kobylnica	0005 Kobylnica	899/3
54	słupski	Kobylnica	0005 Kobylnica	900/1
55	słupski	Kobylnica	0005 Kobylnica	901/3
56	słupski	Kobylnica	0005 Kobylnica	902/1
57	słupski	Kobylnica	0005 Kobylnica	903/2
58	słupski	Kobylnica	0005 Kobylnica	904/1
59	słupski	Kobylnica	0005 Kobylnica	907/1
60	słupski	Kobylnica	0005 Kobylnica	909/1
61	słupski	Kobylnica	0005 Kobylnica	911/1
62	słupski	Kobylnica	0005 Kobylnica	1073/1
63	słupski	Kobylnica	0005 Kobylnica	1074/1
64	słupski	Kobylnica	0005 Kobylnica	1139/1
65	słupski	Kobylnica	0005 Kobylnica	1140/1
66	słupski	Kobylnica	0005 Kobylnica	1141/1
67	słupski	Kobylnica	0005 Kobylnica	1142/12
68	słupski	Kobylnica	0005 Kobylnica	1142/16
69	słupski	Kobylnica	0005 Kobylnica	1142/18
70	słupski	Kobylnica	0005 Kobylnica	1142/21
71	słupski	Kobylnica	0005 Kobylnica	1143/3
72	słupski	Kobylnica	0005 Kobylnica	1171
73	słupski	Kobylnica	0005 Kobylnica	1172
74	słupski	Kobylnica	0005 Kobylnica	1180/1
75	słupski	Kobylnica	0005 Kobylnica	1181
76	słupski	Kobylnica	0005 Kobylnica	1193/1
77	słupski	Kobylnica	0005 Kobylnica	1196/1
78	słupski	Kobylnica	0015 Łosino	85/3
79	słupski	Kobylnica	0015 Łosino	168/1

80	ślupski	Kobylnica	0015 Łosino	179/3
81	ślupski	Kobylnica	0015 Łosino	179/5
82	ślupski	Kobylnica	0015 Łosino	179/6
83	ślupski	Kobylnica	0015 Łosino	181/6
84	ślupski	Kobylnica	0015 Łosino	181/32
85	ślupski	Kobylnica	0015 Łosino	181/35
86	ślupski	Kobylnica	0015 Łosino	181/37
87	ślupski	Kobylnica	0015 Łosino	181/39
88	ślupski	Kobylnica	0015 Łosino	194/1
89	ślupski	Kobylnica	0015 Łosino	224
90	ślupski	Kobylnica	0015 Łosino	643/13
91	ślupski	Kobylnica	0015 Łosino	643/14
92	ślupski	Kobylnica	0015 Łosino	643/16
93	ślupski	M. Słupsk	0019	128
94	ślupski	M. Słupsk	0019	129/1
95	ślupski	M. Słupsk	0019	131/1
96	ślupski	M. Słupsk	0019	137/1
97	ślupski	M. Słupsk	0019	595/4
98	ślupski	M. Słupsk	0020	22/4
99	ślupski	M. Słupsk	0020	22/5
100	ślupski	M. Słupsk	0020	22/6
101	ślupski	M. Słupsk	0020	22/9
102	ślupski	M. Słupsk	0020	22/12
103	ślupski	M. Słupsk	0020	589/5
104	ślupski	M. Słupsk	0020	591/3
105	ślupski	M. Słupsk	0020	592/3
106	ślupski	M. Słupsk	0020	593/3
107	ślupski	M. Słupsk	0020	594/2
108	ślupski	Słupsk	0019 Płaszewko	119/5
109	ślupski	Słupsk	0019 Płaszewko	119/7
110	ślupski	Słupsk	0019 Płaszewko	156/1
111	ślupski	Słupsk	0019 Płaszewko	156/6
112	ślupski	Słupsk	0019 Płaszewko	156/9
113	ślupski	Słupsk	0019 Płaszewko	156/10
114	ślupski	Słupsk	0019 Płaszewko	156/11
115	ślupski	Słupsk	0019 Płaszewko	579/2
116	ślupski	Słupsk	0019 Płaszewko	579/3
117	ślupski	Słupsk	0019 Płaszewko	579/4
118	ślupski	Słupsk	0019 Płaszewko	579/5
119	ślupski	Słupsk	0019 Płaszewko	580/2

120	ślupski	M. Słupsk	0016	2/1
121	ślupski	M. Słupsk	0016	2/2
122	ślupski	M. Słupsk	0016	7/3
123	ślupski	M. Słupsk	0016	7/4
124	ślupski	M. Słupsk	0016	23/2
125	ślupski	M. Słupsk	0016	23/3
126	ślupski	M. Słupsk	0016	26/4
127	ślupski	M. Słupsk	0016	526/8
128	ślupski	M. Słupsk	0016	526/9
129	ślupski	M. Słupsk	0016	540
130	ślupski	M. Słupsk	0016	541
131	ślupski	Słupsk	0021 Redzikowo	8/10
132	ślupski	Słupsk	0021 Redzikowo	8/13
133	ślupski	Słupsk	0021 Redzikowo	9/4
134	ślupski	Słupsk	0021 Redzikowo	9/5
135	ślupski	Słupsk	0021 Redzikowo	9/6
136	ślupski	Słupsk	0021 Redzikowo	10/3
137	ślupski	Słupsk	0021 Redzikowo	10/4
138	ślupski	Słupsk	0021 Redzikowo	10/5
139	ślupski	Słupsk	0021 Redzikowo	22/4
140	ślupski	Słupsk	0021 Redzikowo	24/2
141	ślupski	Słupsk	0021 Redzikowo	25/3
142	ślupski	Słupsk	0021 Redzikowo	25/4
143	ślupski	Słupsk	0021 Redzikowo	25/5
144	ślupski	Słupsk	0021 Redzikowo	125/14
145	ślupski	Słupsk	0021 Redzikowo	526/8
146	ślupski	Słupsk	0021 Redzikowo	526/9
147	ślupski	Słupsk	0021 Redzikowo	526/10
148	ślupski	Słupsk	0021 Redzikowo	527/3
149	ślupski	Słupsk	0021 Redzikowo	532
150	ślupski	Słupsk	0021 Redzikowo	534
151	ślupski	Słupsk	0021 Redzikowo	535
152	ślupski	Słupsk	0021 Redzikowo	536
153	ślupski	Słupsk	0035 Wieszyno	31
154	ślupski	Słupsk	0035 Wieszyno	32/5
155	ślupski	Słupsk	0035 Wieszyno	32/6
156	ślupski	Słupsk	0035 Wieszyno	54/38
157	ślupski	Słupsk	0035 Wieszyno	54/40



Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Gdańsku

Danuta Makowska



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W GDAŃSKU**

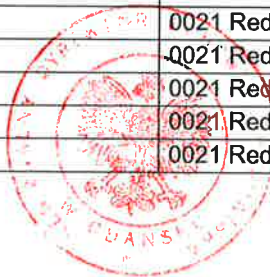
Załącznik nr 2

do decyzji RDOŚ-Gd-WOO.4200.1.2016.AJM.23

zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jedn. Dz. U. z 2016 r. poz. 353 ze zm.)

**WYKAZ DZIAŁEK PRZEWIDZIANYCH DO PROWADZENIA PRAC
PRZYGOTOWAWCZYCH POLEGAJĄCYCH NA WYCINCIE DRZEW I KRZEWÓW**

Lp	Powiat	Gmina	Obręb	Nr działki
1	Słupski	Kobylnica	005 Kobylnica	879/2
2	Słupski	Kobylnica	005 Kobylnica	878/2
3	Słupski	Kobylnica	0015 Łosino	179/5
4	Słupski	Kobylnica	0015 Łosino	179/6
5	m. Słupsk	m. Słupsk	19	128
6	m. Słupsk	m. Słupsk	19	129/1
7	m. Słupsk	m. Słupsk	19	595/4
8	Słupski	Słupsk	0019 Płaszewko	156/1
9	m. Słupsk	m. Słupsk	16	526/9
10	Słupski	Słupsk	0021 Redzikowo	526/8
11	Słupski	Słupsk	0021 Redzikowo	526/9
12	Słupski	Słupsk	0021 Redzikowo	9/5
13	Słupski	Słupsk	0021 Redzikowo	526/10
14	Słupski	Słupsk	0021 Redzikowo	9/6



Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
Gdańsk
Danuta Makowska